

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

CYNTHIA LOPES PESSOA DE MIRANDA

**PRESERVAÇÃO DE MANANCIAIS SOB A ÓTICA DA
SOBREVIVÊNCIA: HISTÓRIA E SUSTENTABILIDADE A PARTIR DO
RIO SANTA MARIA DA VITÓRIA/ES**

VITÓRIA
2009

CYNTHIA LOPES PESSOA DE MIRANDA

**PRESERVAÇÃO DE MANANCIAS SOB A ÓTICA DA
SOBREVIVÊNCIA: HISTÓRIA E SUSTENTABILIDADE A PARTIR DO
RIO SANTA MARIA DA VITÓRIA/ES**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração Cidade e Impactos no Território.

Orientador: Professora Doutora Eneida Maria Souza Mendonça.

VITÓRIA

2009

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

M672p Miranda, Cynthia Lopes Pessoa de, 1981-
Preservação de mananciais sob a ótica da sobrevivência:
história e sustentabilidade a partir do Rio Santa Maria da
Vitória/ES / Cynthia Lopes Pessoa de Miranda. – 2009.
176 f. : il.

Orientadora: Eneida Maria Souza Mendonça.
Coorientador: Cláudio Luiz Zanotelli.
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –
Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Rios. 2. Urbanização. 3. História. 4. Conservação da
natureza. 5. Santa Maria da Vitória, Rio (ES). I. Mendonça,
Eneida Maria Souza. II. Zanotelli, Cláudio Luiz, 1959-. III.
Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. III.
Título.

CDU: 72

CYNTHIA LOPES PESSOA DE MIRANDA

**PRESERVAÇÃO DE MANANCIAS SOB A ÓTICA DA SOBREVIVÊNCIA:
HISTÓRIA E SUSTENTABILIDADE A PARTIR DO RIO SANTA MARIA DA VITÓRIA/ES**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo na área de concentração Cidade e Impactos no Território.

Aprovada em 04 de dezembro de 2009.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Eneida Maria Souza Mendonça
Universidade Federal do Espírito Santo
Orientadora

Cláudio Luiz Zanotelli
Universidade Federal do Espírito Santo

Eugenio Fernandes Queiroga
Universidade de São Paulo

Dedico esta dissertação especialmente:

Aos meus amados pais, Nilton e Elizabeth, pelo amor sem medida, incentivo e apoio incondicional em mais uma etapa da minha vida;

À Carla, minha querida irmã, pelo carinho, companheirismo e exemplo de determinação.

AGRADECIMENTOS

Ao Senhor Deus, porque ele tem sido na minha vida como *“ribeiros de águas em lugares secos, e como a sombra duma grande rocha em terra sedenta”* (Isaías 32:2);

Aos familiares e amigos, pelo carinho e incentivo em todos os momentos;

À Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), através do Curso de Arquitetura e Urbanismo, por ter sido fundamental na minha formação como Arquiteta e Urbanista e minha “casa” nos últimos anos;

À Professora Doutora Eneida Maria Souza Mendonça, pela excelente orientação e pelo brilhante exemplo de Mestre que pretendo ser ao iniciar essa nova etapa de vida. Meu respeito e minha sincera gratidão;

Aos Professores Doutores Cláudio Luiz Zanotelli e Eugenio Fernandes Queiroga, pelos Mestres que são e pela generosidade em compartilhar comigo sabedoria e conhecimentos. Meu profundo respeito;

Aos Professores Doutores do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU/UFES), pelo idealismo, entusiasmo e competência diante de tão grande desafio: formar os primeiros Mestres em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo. Obrigada pelos momentos de profundo aprendizado durante essa jornada;

Aos colegas mestrandos, pela enriquecedora troca de conhecimentos e experiências, e pela contribuição na discussão do objeto de pesquisa nesse prazeroso período de convivência. Já sinto saudades;

Aos professores e colegas do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU/UFES), pelos momentos de constante aprendizado e aperfeiçoamento;

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa concedida;

Enfim, a todos que contribuíram e acreditaram na realização de mais esse sonho.

RESUMO

Este trabalho busca entender o problema da *preservação dos mananciais nas cidades brasileiras sob a ótica da sobrevivência*, a partir de uma *perspectiva histórica*. Acerca do termo *sobrevivência*, propõe-se considerar dois sentidos. O primeiro ligado ao uso popular geral, o continuar a viver depois de um determinado acontecimento, referindo-se tanto aos mananciais quanto aos excluídos urbanos, neste contexto marcado pela produção capitalista da cidade, que é desigual em sua própria essência e tem como resultado a degradação ambiental e social. Já o segundo sentido considerado, refere-se aos mananciais urbanos em si, ao colocar *sobrevivência* como aquilo que permanece como prova e exemplo de uma condição mais nova, de um novo estado da sociedade, mas que perdeu sua utilidade, função ou significado. De fato, isso se expressa, de forma geral, nas cidades brasileiras, onde os espaços fluviais têm se caracterizado como meras *sobrevivências*, espaços residuais, degradados, desprezados, desvalorizados. Dessa forma, propõe-se tratar essa problemática, entender essa condição atual dos mananciais urbanos brasileiros, a partir da análise histórica de dois lugares bastante distintos conectados por um mesmo manancial, o Rio Santa Maria da Vitória/ES: Santa Leopoldina, município da região central serrana do Espírito Santo localizado no início da parte navegável do rio; e Ilha das Caieiras, tradicional bairro do município de Vitória ligado à vida no manguezal, localizado na região da foz do mesmo rio. A partir do resgate histórico de Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras/Vitória, será possível destacar duas questões, respectivamente, apesar das duas aparecerem em ambos. Aquela que diz respeito ao processo de desbravamento e povoamento do território brasileiro, a degradação ambiental que remonta ao período da colonização do Brasil, a exploração econômica da Colônia pela Metrópole, as cidades formadas e localizadas em função de interesses econômicos, etc.; e aquela relacionada ao já citado processo de produção social da cidade, historicamente e intrinsecamente desigual por estar fundamentada no modo de produção capitalista. Esta análise permitirá entender a preservação dos mananciais sob a perspectiva da *sobrevivência*, nos vários sentidos propostos.

Palavras-chave: Mananciais Urbanos; Preservação; História.

ABSTRACT

This paper focuses on the problem of preservation of the *fountainheads in the brazilian cities from the optical of survival, from a historical perspective*. About the term *survival*, it is proposed to consider two directions. The first related to the general popular use, continuing to live after a certain event, referring to both, the fountainheads and the urban excluded, in this context marked by the capitalistic production of the city, which is uneven in its very essence and is result in environmental and social degradation. The second effect considered, refers to urban fountainheads themselves, to put survival as what remains as proof and example of a younger condition of a new state of society, but that has outlived its usefulness, function or meaning. In fact, this is expressed, generally, in Brazilian cities, where river spaces have been characterized as mere survival, residual spaces, degraded, despised, devalued. Of this form, it is proposed to treat this problem, understand the current condition of the Brazilian urban fountainheads from the historical analysis of two very different places connected to the same source, the Santa Maria da Vitória/ES River: Santa Leopoldina, a city of the central highlands of Espírito Santo located at the beginning of the navigable part of the river, and Ilha das Caieiras, traditional neighborhood in the city of Vitória linked on life in the mangrove, located in the region of the mouth of the same river. After the historical rescuing of Santa Leopoldina and Ilha das Caieiras/Vitória, it's possible to highlight two issues, respectively, although the two appear in both. One that refers to the process of clearing and settlement of Brazilian territory, the environmental degradation that goes back to the colonization of Brazil, the economic exploration of the colony by the metropolis, the cities formed and located in terms of economic interests, etc., and that related to the aforementioned process of social production of the city, historically and intrinsically unequal because it is based on the capitalist mode of production. This analysis will serve to understand the preservation of fountainheads from the perspective of *survival*, in many ways available.

Keywords: Urban fountainheads; Preservation; History.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Veneza e suas águas.....	39
Figura 2: Amsterdã e um de seus inúmeros canais.....	39
Figura 3: Cairo, no Egito, e o Rio Nilo.....	40
Figura 4: Foto antiga de Manaus, formada junto ao Rio Negro.....	40
Figura 5: Foto atual de Manaus, formada junto ao Rio Negro.....	40
Figura 6: Chamada por alguns de Veneza brasileira, Recife é cortada pelos rios Capibaribe e Beberibe e por inúmeros canais, que lhe conferem características singulares.....	40
Figura 7: Chamada por alguns de Veneza brasileira, Recife é cortada pelos rios Capibaribe e Beberibe e por inúmeros canais, que lhe conferem características singulares.....	40
Figura 8: São Paulo – Rio Tietê.....	41
Figura 9: São Paulo – Rio Pinheiros.....	41
Figura 10: Abrangência da Bacia (em vermelho) no Espírito Santo.....	46
Figura 11: Bacias e Sub-Bacias Hidrográficas do Espírito Santo.....	47
Figura 12: A Bacia do Rio Santa Maria da Vitória – rede de drenagem com detalhamento na base cartográfica do IBGE.....	48
Figura 13: As 60 sub-bacias da Bacia do Rio Santa Maria, divididas por classes de áreas em km ²	49
Figura 14: Reserva do Lameirão, na foz do Rio Santa Maria da Vitória.....	50
Figura 15: Canal dos Escravos.....	51
Figura 16: Bacia vista do Espaço – Imagem do satélite Landsat TM5 do ano de 1999, da área da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria e a Ilha de Vitória.....	52
Figura 17: Santa Leopoldina, área urbana mais significativa dos trechos superior e médio da Bacia do Rio Santa Maria, onde predomina a atividade agropecuária.....	54

Figura 18: Trecho final da Bacia do Rio Santa Maria, em Vitória, região intensamente urbanizada.....	55
Figura 19: Reserva Biológica de Duas Bocas.....	55
Figura 20: Uso do Solo no Estado do Espírito Santo.....	56
Figura 21: Casario antigo, em Santa Leopoldina – Paisagem e Cultura.....	59
Figura 22: Região de manguezal, em Ilha das Caieiras/Vitória – Paisagem e Cultura.....	59
Figura 23: Deslocamento de pessoas pelo Rio Santa Maria.....	64
Figura 24: Croqui do Mestre Álvaro e descrição de D. Pedro II, em 1860.....	65
Figura 25: Tropeiros parados em frente à venda de João Berihoff, em 1870, Santa Leopoldina.....	66
Figura 26: Porto do Cachoeiro em 1870.....	66
Figura 27: Porto do Cachoeiro em 1873.....	66
Figura 28: Sede da Colônia de Santa Leopoldina.....	66
Figura 29: Canoeiros transportando café pelo Rio Santa Maria, em 1920.....	69
Figura 30: Estrada Vitória-Serra, 1926.....	73
Figura 31: Esboço de Hartt retratando o Mestre Álvaro e o estuário do Rio Santa Maria.....	77
Figura 32: Canoeiros no desaguadouro do Rio Santa Maria, ao fundo o Mestre Álvaro.....	77
Figura 33: Área de captação da Cesan no Rio Santa Maria.....	80
Figura 34: Região onde está localizada a Usina Hidrelétrica Suíça.....	81
Figura 35: Usina Hidrelétrica Suíça, em Santa Leopoldina.....	81
Figura 36: Usina Hidrelétrica Suíça, em Santa Leopoldina.....	81
Figura 37: Usina Hidrelétrica Suíça, em Santa Leopoldina.....	81
Figura 38: Usina Hidrelétrica Suíça, em Santa Leopoldina.....	81
Figura 39: Erosão e assoreamento no Rio Santa Maria.....	84

Figura 40: Água Barrenta em trecho do Rio Santa Maria.....	84
Figura 41: Lixo ao longo do Rio Santa Maria.....	85
Figura 42: Lixo na área de manguezal, em Ilha das Caieiras.....	85
Figura 43: Lixo às margens do manguezal, em Ilha das Caieiras.....	85
Figura 44: Aplicação de defensivos químicos em lavouras próximas ao rio.....	86
Figura 45: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina.....	87
Figura 46: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina.....	87
Figura 47: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina.....	87
Figura 48: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina.....	87
Figura 49: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina.....	87
Figura 50: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina.....	87
Figura 51: Início da descida ecológica em Santa Leopoldina.....	89
Figura 52: No trajeto, acúmulo de lixo impedindo a passagem.....	89
Figura 53: Chegada à Ilha das Caieiras, onde foi assinado o protocolo.....	89
Figura 54: Rio Santa Maria da Vitória.....	91
Figura 55: Vista panorâmica de Santa Leopoldina.....	93
Figura 56: Casario antigo.....	93
Figura 57: Casario antigo.....	93
Figura 58: Casario antigo.....	93
Figura 59: Casario antigo.....	93
Figura 60: Casario antigo.....	93
Figura 61: Casario antigo.....	93

Figura 62: Cachoeira da Fumaça.....	93
Figura 63: Cachoeira da Fumaça.....	93
Figura 64: Cachoeira da Fumaça.....	93
Figura 65: Cachoeira Gruta da Onça.....	94
Figura 66: Cachoeira Gruta da Onça.....	94
Figura 67: Cachoeira Gruta da Onça.....	94
Figura 68: Cachoeira Rio do Meio.....	94
Figura 69: Cachoeira Família Facco.....	94
Figura 70: Cachoeira Moxafongo.....	94
Figura 71: Propaganda antiga, em alemão, português e italiano, da casa comercial de Albert Dietze.....	94
Figura 72: O Rio Santa Maria em Santa Leopoldina.....	96
Figura 73: O Rio Santa Maria na região de Santa Leopoldina.....	96
Figura 74: Prazo do colono Ignaz Helmer, em Califórnia (Santa Leopoldina), 1873.....	97
Figura 75: Prazo do colono Ignaz Helmer, em Califórnia (Santa Leopoldina), 1876.....	97
Figura 76: Propriedade do colono Detlev Sacht, em Suíça, (Santa Leopoldina), 1875.....	98
Figura 77: Pagamento de salário aos colonos na casa da Diretoria, Porto do Cachoeiro, 1875.....	98
Figura 78: Tropa em serviço de descarga em frente a um armazém.....	99
Figura 79: Desenho de Francisco Schwarz retratando o porto fluvial, na década de 1920.....	99
Figura 80: O Rio Santa Maria visto da Ponte do Funil, 1875.....	101
Figura 81: Ponte do Funil, perto de Porto do Cachoeiro, 1875.....	102
Figura 82: Ponte sobre o rio Santa Maria, Porto do Cachoeiro, 1873.....	102

Figura 83: Cachoeiro de Santa Leopoldina às margens do Rio Santa Maria, em 1876 quando possuía quase 7.000 habitantes.....	103
Figura 84: Rua do Comércio, em 1877.....	104
Figura 85: Casa Comercial em Santa Leopoldina.....	104
Figura 86: Importadores e Exportadores Jeronimo Vervloet.....	105
Figura 87: Residência e casa comercial da família Holzmeister, Santa Leopoldina, 1878.....	105
Figura 88: Estação Telegráfica de Benevente, em 1874.....	106
Figura 89: Estúdio fotográfico e academia de ginástica de Albert Dietze, Santa Leopoldina, 1874.....	107
Figura 90: Grandes caminhões Saurer e Mullag ajudando nos trabalhos de construção da estrada.....	108
Figura 91: Tráfego de veículos motorizados a partir da construção das primeiras estradas.....	108
Figura 92: Inauguração da estrada, em 1919.....	109
Figura 93: Veículo para transporte de passageiros.....	110
Figura 94: Jornal Folha da Manhã – SP, de 12 de setembro de 1953.....	112
Figura 95: Mutirão para abertura de estrada, em Santa Leopoldina.....	112
Figura 96: Início da construção de estrada, em Santa Leopoldina.....	113
Figura 97: Foto antiga de Santa Leopoldina às margens do rio.....	114
Figura 98: Foto antiga de Santa Leopoldina às margens do rio.....	114
Figura 99: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem.....	115
Figura 100: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem.....	115
Figura 101: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem.....	116
Figura 102: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem.....	116
Figura 103: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem.....	116
Figura 104: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem.....	116

Figura 105: O cenário do romance Canaã, de Graça Aranha.....	117
Figura 106: Cascata do Ribeirão do Norte, em 1874.....	117
Figura 107: Cascata do Helmer com visitantes, em 1875.....	117
Figura 108: Croquis do processo de ocupação das cidades da região serrana capixaba.....	118
Figura 109: Sede Municipal de Santa Tereza – edificações junto ao curso d’água.....	119
Figura 110: Sede Municipal de Santa Maria de Jetibá – edificação de 10 pavimentos sobre o Rio Santa Maria.....	119
Figura 111: Santa Tereza – Acesso a edificações.....	119
Figura 112: Santa Leopoldina – edificações junto ao Rio Santa Maria.....	120
Figura 113: Santa Leopoldina – área urbana “colada” ao Rio Santa Maria.....	120
Figura 114: A enchente ocorrida em 1960, na cidade de Santa Leopoldina.....	121
Figura 115: Cachoeira Véu de Noiva, na localidade de Chaves, Santa Leopoldina.....	123
Figura 116: Cachoeira Véu de Noiva, na localidade de Chaves, Santa Leopoldina.....	123
Figura 117: Cachoeira Véu de Noiva.....	123
Figura 118: Cachoeira Véu de Noiva.....	123
Figura 119: Infra-estrutura na área da Cachoeira Véu de Noiva.....	123
Figura 120: Infra-estrutura na área da Cachoeira Véu de Noiva.....	123
Figura 121: Infra-estrutura na área da Cachoeira Véu de Noiva.....	124
Figura 122: Infra-estrutura na área da Cachoeira Véu de Noiva.....	124
Figura 123: Esgoto eliminado diretamente no Rio Santa Maria, por uma edificação no início do perímetro urbano.....	125
Figura 124: Esgoto eliminado diretamente no Rio Santa Maria, por uma edificação no início do perímetro urbano.....	125

Figura 125: Esgoto eliminado diretamente no Rio Santa Maria, por uma edificação no início do perímetro urbano.....	125
Figura 126: Esgoto eliminado diretamente no Rio Santa Maria, por uma edificação no início do perímetro urbano.....	125
Figura 127: Esgoto eliminado diretamente no rio, por uma edificação mais no interior da área urbana.....	126
Figura 128: Margens do rio tomadas por lixo e entulhos – espaço residual, desvalorizado.....	126
Figura 129: Margens do rio tomadas por lixo e entulhos – espaço residual, desvalorizado.....	126
Figura 130: Margens do rio tomadas por lixo e entulhos – espaço residual, desvalorizado.....	126
Figura 131: Margens do rio tomadas por lixo e entulhos – espaço residual, desvalorizado.....	126
Figura 132: Entulhos às margens do rio.....	127
Figura 133: Ônibus de turismo parados às margens do rio.....	127
Figura 134: Homem pescando em área onde há despejo de esgoto diretamente no rio.....	127
Figura 135: Homem pescando em área onde há despejo de esgoto diretamente no rio.....	127
Figura 136: Crianças brincando no banco de areia formado na margem do rio.....	127
Figura 137: Crianças brincando no banco de areia formado na margem do rio.....	127
Figura 138: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	128
Figura 139: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	128
Figura 140: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	128
Figura 141: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	128
Figura 142: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	128
Figura 143: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	128

Figura 144: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	129
Figura 145: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	129
Figura 146: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	129
Figura 147: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	129
Figura 148: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	129
Figura 149: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	129
Figura 150: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	130
Figura 151: Espaço público junto ao Rio Santa Maria.....	130
Figura 152: Equipamentos do espaço público junto ao rio – parque infantil.....	130
Figura 153: Equipamentos do espaço público junto ao rio – escola.....	130
Figura 154: Medidor com a finalidade de medir a profundidade do rio.....	130
Figura 155: A Região da Baía Noroeste de Vitória.....	132
Figura 156: A Região da Baía Noroeste de Vitória em 1970.....	133
Figura 157: A Região da Baía Noroeste de Vitória em 2007.....	133
Figura 158: A Região da Ilha das Caieiras em 1970.....	133
Figura 159: A Região da Ilha das Caieiras em 2007.....	133
Figura 160: Foto antiga do manguezal da Região da Baía Noroeste de Vitória.....	140
Figura 161: Foto antiga do manguezal da Região da Baía Noroeste de Vitória.....	140
Figura 162: O manguezal no ponto em que o Rio Santa Maria encontra a Baía.....	143
Figura 163: Alguns animais característicos do ecossistema manguezal.....	143
Figura 164: A pesca do manguezal.....	143
Figura 165: A pesca do manguezal.....	143
Figura 166: A cata do sururu por mulheres.....	143
Figura 167: As desfiadeiras de siri.....	143
Figura 168: As desfiadeiras na <i>Cooperativa de Desfiadeiras de Siri da Ilha das Caieiras</i>	143

Figura 169: As desfiadeiras na <i>Cooperativa de Desfiadeiras de Siri da Ilha das Caieiras</i>	143
Figura 170: Restaurante ligado à <i>Cooperativa</i>	143
Figura 171: Restaurante na orla de Ilha das Caieiras.....	143
Figura 172: O manguezal visto a partir do restaurante ligado à <i>Cooperativa</i>	144
Figura 173: O manguezal visto a partir do restaurante ligado à <i>Cooperativa</i>	144
Figura 174: Barcos de pesca em Ilha das Caieiras.....	144
Figura 175: Barcos de pesca em Ilha das Caieiras.....	144
Figura 176: Moradores sobrevivem da pesca no manguezal.....	144
Figura 177: Moradores sobrevivem da pesca no manguezal.....	144
Figura 178: Crianças pescando – relação com o manguezal está impregnada na cultura local.....	144
Figura 179: Crianças pescando – relação com o manguezal está impregnada na cultura local.....	144
Figura 180: A orla da Ilha das Caieiras – ponto turístico e gastronômico de Vitória.....	145
Figura 181: A orla da Ilha das Caieiras – ponto turístico e gastronômico de Vitória.....	145
Figura 182: A vista a partir da orla.....	145
Figura 183: O Centro Cultural Caieiras.....	145
Figura 184: O processo de ocupação da Baía Noroeste de Vitória (1970).....	149
Figura 185: O processo de ocupação da Baía Noroeste de Vitória (1978).....	149
Figura 186: O processo de ocupação da Baía Noroeste de Vitória (1998).....	149
Figura 187: O processo de ocupação da Baía Noroeste de Vitória (2005).....	149
Figura 188: Ilha das Caieiras e entorno.....	150
Figura 189: A mudança na configuração da Ilha das Caieiras (1970).....	150
Figura 190: A mudança na configuração da Ilha das Caieiras (1978).....	150

Figura 191: A mudança na configuração da Ilha das Caieiras (1998).....	150
Figura 192: A mudança na configuração da Ilha das Caieiras (2005).....	150
Figura 193: Palafitas em Santo Antônio (canto inferior da imagem).....	151
Figura 194: Palafitas em Ilha das Caieiras.....	151
Figura 195: Palafitas sob o manguezal na região da Grande São Pedro.....	151
Figura 196: Palafitas sob o manguezal, em Ilha das Caieiras.....	151
Figura 197: Vista parcial do manguezal, tendo em destaque a saída de esgoto.....	152
Figura 198: Edificações em pilotis sobre o manguezal, em Ilha das Caieiras.....	152
Figura 199: Edificações em pilotis sobre o manguezal, em Ilha das Caieiras.....	152
Figura 200: <i>Deck</i> ao longo da orla, em Ilha das Caieiras.....	152
Figura 201: Parquinho infantil, em Ilha das Caieiras.....	152
Figura 202: Saída de esgoto de uma edificação.....	153
Figura 203: Lixo jogado na maré.....	153
Figura 204: Criança local brincando junto ao manguezal – forte identificação com o lugar.....	154
Figura 205: Foto antiga de Santa Leopoldina – Serra/mata atlântica e edificações às margens do rio e adaptadas ao relevo.....	159
Figura 206: Foto antiga de Ilha das Caieiras – manguezal e palafitas.....	159
Figura 207: Edificações às margens do curso d’água, em Santa Leopoldina.....	159
Figura 208: Edificações às margens do curso d’água, em Ilha das Caieiras.....	159
Figura 209: Semelhanças tipológicas nas edificações às margens do curso d’água, em Santa Leopoldina.....	159
Figura 210: Semelhanças tipológicas nas edificações às margens do curso d’água, em Ilha das Caieiras.....	159

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	19
2 CIDADE, DESIGUALDADE E DEGRADAÇÃO.....	24
2.1 PRODUÇÃO SOCIAL DA CIDADE COMO PRODUÇÃO DESIGUAL.....	24
2.2 PRODUÇÃO SOCIAL DA CIDADE E DEGRADAÇÃO AMBIENTAL.....	29
2.3 POBREZA E IMPACTOS AMBIENTAIS URBANOS.....	33
3 CIDADE E MANANCIAS: UMA ABORDAGEM A PARTIR DO RIO SANTA MARIA DA VITÓRIA/ES.....	38
3.1 CIDADE E MANANCIAS: TERRITORIALIDADE, PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DESENHO DA PAISAGEM.....	38
3.2 O RIO SANTA MARIA DA VITÓRIA/ES.....	45
3.2.1 Localização e Aspectos Gerais.....	45
3.2.2 Contexto Histórico.....	57
3.2.3 Principais Problemas Sócio-Ambientais.....	79
3.3 SANTA LEOPOLDINA E ILHA DAS CAIEIRAS/VITÓRIA: VÉRTICES DE UMA HISTÓRIA.....	92
3.3.1 Rio Santa Maria e Santa Leopoldina: da História e Ocupação ao Contexto Ambiental, Cultural e Social Atual.....	92
3.3.2 Rio Santa Maria e Ilha das Caieiras/Vitória: da História e Ocupação ao Contexto Ambiental, Cultural e Social Atual.....	131
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS: RELAÇÃO ENTRE OS VÉRTICES A PARTIR DA HISTÓRIA E DA SUSTENTABILIDADE.....	155
5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	164

1 INTRODUÇÃO

O processo de urbanização, sem controle eficiente sobre o uso e ocupação do solo, tem sido a causa de inúmeros problemas ambientais, dos quais boa parte se relaciona, direta ou indiretamente, com impactos negativos que incidem sobre os recursos hídricos. Os instrumentos de planejamento e gestão urbanos não se mostram eficazes, e é latente, não apenas, mas em especial nas *megacidades* mundiais, o conflito entre moradia e sustentabilidade ambiental. As áreas de interesse ambiental preferencialmente ocupadas por uma população urbana extremamente pobre são as de mananciais, que, em tese, não poderiam ser aproveitadas pelo mercado imobiliário da cidade “legal” (em contraposição a uma cidade “ilegal”, de que fala Ermínia Maricato), em função da legislação de proteção. “Em tese”, deve-se ressaltar, porque não raramente, são sim apropriadas pelo mercado imobiliário e “legitimadas” pelo Poder Público, principalmente em empreendimentos de luxo.

De forma geral, o espaço fluvial urbano brasileiro tem se caracterizado como um espaço desvalorizado e residual, degradado, ocupado de maneira desordenada, fazendo com que as cidades sejam produzidas “de costas” para seus mananciais. A degradação dos mananciais urbanos compromete o meio ambiente urbano, bem como o papel dos mesmos como qualificadores do espaço e da paisagem, como elementos importantes na construção dos valores a eles atribuídos, da memória e da identidade de um lugar. A inter-relação de rios e cidades não ocorre apenas como uma “(...) unidade geográfica, histórica, econômica e sociológica, mas também sentimental e poética (...)” (CHACON, apud MELO, 2006, p. 121).

Toda a problemática exposta até aqui, referente aos *mananciais urbanos*, está relacionada a uma questão maior, o processo de *produção social da cidade*, que é historicamente e intrinsecamente desigual, e que tem, como um de seus resultados, a degradação ambiental. No Brasil, essa questão possui uma dimensão mais perversa, na medida em que seu processo de urbanização, desde o início, conforma uma realidade dramática, que pode ser caracterizada como “(...) excludente, predatória e marcada pelo desperdício de recursos (...)” (MARICATO, 2000, p. 173). Pode-se afirmar que, tradicionalmente, há uma desconsideração da dimensão ambiental nos processos de planejamento e gestão urbanos no Brasil, além da falta

de uma visão integrada das questões ambientais e sociais.

Este trabalho propõe entender, conforme indica seu título, *Preservação de Mananciais sob a Ótica da Sobrevivência: História e Sustentabilidade a partir do Rio Santa Maria da Vitória/ES*, o problema da preservação dos mananciais nas cidades brasileiras sob a ótica da *sobrevivência*, a partir de uma *perspectiva histórica*. Faz-se necessário abrir um parêntese para discutir o termo *sobrevivência* e os sentidos aqui considerados. Segundo o Dicionário das Ciências Sociais (1986, p. 1134), o termo “sobrevivência” é empregado em três sentidos em Ciências Sociais: “O primeiro corresponde ao uso popular geral, o segundo ao uso técnico-biológico e o terceiro a um uso técnico-antropológico”. Dessa forma, propõe-se considerar o primeiro e o terceiro sentidos. O primeiro seria o generalizado “continuar a viver depois de um determinado acontecimento” (DICIONÁRIO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS, 1986, p. 1134). Com este sentido, busca-se referir tanto aos mananciais, quanto aos excluídos urbanos, neste contexto marcado pela produção capitalista da cidade.

Em relação ao terceiro sentido, para Taylor (DICIONÁRIO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS, 1986, p. 1134), o termo *sobrevivência* se refere à “processos, costumes, opiniões, etc., que foram levados pela força do hábito a um novo estado da sociedade, diferente daquele em que tiveram origem, e assim permanecem como provas e exemplos de condição mais nova”. Taylor chama atenção, ainda, para a “distinção entre mera permanência na cultura e sobrevivência, apelando a esta última os critérios de perda de utilidade, função ou significado”. Neste caso, os mananciais, apesar de estarem presentes nas cidades, podem ser entendidos como elementos que perderam seu significado e até mesmo sua função para sociedade, nesta condição atual de cidade, se tornando meras *sobrevivências*, espaços residuais, desprezados, desvalorizados.

Considerando esses dois sentidos, busca-se analisar a *preservação dos mananciais sob a ótica da sobrevivência* a partir de duas perspectivas, *história* e *sustentabilidade*, em dois lugares bastante distintos, porém conectados por um mesmo manancial, o *Rio Santa Maria da Vitória/ES*. Esses dois lugares são: Santa Leopoldina, município da região central serrana do Espírito Santo localizado no início da parte do rio que era navegável; e Ilha das Caieiras, tradicional bairro do município de Vitória ligado à vida no manguezal, localizado na região da foz do mesmo rio. Com relação à *história*, têm-se duas questões que se destacam em cada

um desses lugares, chamados aqui de *vértices* (apesar das duas questões aparecerem em ambos). A primeira diz respeito à degradação ambiental que remonta o período da colonização do Brasil, a exploração econômica da Colônia pela Metrópole, o desbravamento e povoamento do território, as cidades formadas e localizadas em função de interesses econômicos, etc. Neste sentido, a colônia (atual município) de Santa Leopoldina é um exemplo, como poderemos observar ao longo do trabalho. A segunda questão a ser tratada, com relação ao viés *história da sobrevivência*, diz respeito à *produção social da cidade*, historicamente e intrinsecamente desigual, como já mencionado, por estar fundamentada no modo de produção capitalista, tendo como resultado desse processo a degradação ambiental e também social. No caso específico dos mananciais, isso se expressa nas ocupações irregulares e desordenadas de suas margens – transformando essas áreas em lugares de exclusão –, na contaminação que inviabiliza sua utilização, etc., como poderemos perceber na histórica mais recente de Ilha das Caieiras, principalmente a partir dos anos 1960 e 1970.

Já com relação à *sustentabilidade*, busca-se perceber como esses dois lugares e suas comunidades se relacionaram e se relacionam com o *Rio Santa Maria da Vitória* do ponto de vista ambiental, da preocupação com a preservação e conservação desse recurso, levando-se em consideração as especificidades de utilização econômica, social, etc. É nesse sentido, em um contexto mais direto, imediato, que o termo *sustentabilidade* é aqui empregado. A noção de *sustentabilidade* e *desenvolvimento sustentável*, tal como colocou o Relatório Brundtland, em 1987, “(...) considera necessário e possível compatibilizar o ‘desenvolvimento econômico’ indefinido com a diminuição contínua das desigualdades sociais e a preservação dos ‘recursos’ e equilíbrios naturais” (CARNEIRO, 2005, p. 27). Entretanto, cabe ressaltar que estes termos têm sido apropriados pelas políticas estatais, por diversos grupos ambientalistas, empresas, etc. nos últimos anos; estes, negam o inerente conflito entre as classes sociais nas cidades e fazem dos termos uma “bandeira” e um atributo das cidades em meio ao contexto de competição pela atração do capital multinacional, fundamentando os discursos das “cidades mercadorias”.

O desenvolvimento de estudos específicos relativos aos *mananciais urbanos* é relativamente recente por parte dos arquitetos e urbanistas. Esses estudos têm

ganhado impulso atualmente, pois a situação atual dos rios das grandes cidades, não só do Brasil, é crítica, do ponto de vista ambiental e do ponto de vista urbanístico. Estudar a problemática dos mananciais urbanos é de suma importância, na medida em que envolve a questão da água, cuja perspectiva de escassez tem estado no centro do debate mundial e vem se delineando como “o problema” deste século. Os custos para o tratamento da água dos rios que abastecem as cidades estão cada vez maiores em função do grau de contaminação. Além disso, as águas urbanas são fundamentais no adensamento do espaço construído, não apenas como amenidades ambientais e importantes corredores biológicos no interior das cidades, mas como valor simbólico, histórico-cultural, social e paisagístico, econômico e político, que enriquece a experiência urbana e contribui para a qualidade de vida da população. É necessário discutir e fazer refletir acerca da preservação e melhoria das condições ambientais das áreas de mananciais, a partir dos diversos aspectos que envolvem o processo de degradação ambiental dos mesmos, como as ocupações desordenadas em suas margens, a poluição proporcionada pelo despejo de lixo e esgoto doméstico e industrial, a utilização econômica predatória e não sustentável de seus recursos, dentre outros.

Tendo em vista tudo o que foi exposto, com este estudo busca-se, de forma geral, compreender a *problemática dos mananciais urbanos*, que passa pelo viés social, econômico, ambiental e cultural, a partir de uma perspectiva histórica referente à produção da cidade até os dias atuais (tendo por base os dois lugares escolhidos para a análise). Além disso, como objetivos específicos, busca-se entender a questão da *preservação dos mananciais urbanos brasileiros* sob a ótica da *sobrevivência*, nos vários sentidos que possibilita, analisadas em um contexto empírico representado por dois lugares e suas comunidades, ambos relacionados a um mesmo manancial; a partir da comparação de dois lugares conectados por um mesmo rio, mas que possuem, historicamente, relações específicas e singulares com o mesmo, perceber como e em que medida essas diferentes relações e os vários aspectos da *história e da sustentabilidade* influenciou no estágio atual de comprometimento ambiental do manancial. O contexto empírico utilizado, conforme já mencionado, refere-se ao **Rio Santa Maria da Vitória/ES**, que atravessa uma porção considerável do território capixaba e possui uma grande importância histórica, econômica, social e cultural para diversas cidades e comunidades

ribeirinhas, e dois lugares específicos chamados de *vértices*: o município de **Santa Leopoldina**, onde se inicia a parte do rio que era navegável, e **Ilha das Caieiras/Vitória**, desaguadouro do rio formado por manguezais. Buscando alcançar os objetivos propostos se fez necessário fazer um resgate histórico a partir do *início da colonização européia da região polarizada pelo Rio Santa Maria*, no século XIX, de modo a compreender sua situação atual de degradação e “perda” de significado.

Inicialmente, a metodologia fundamentou-se em uma pesquisa bibliográfica de cunho conceitual e teórico, em um primeiro momento visando a estruturação do trabalho e o aprofundamento do entendimento do objeto de estudo e, em seguida, o desenvolvimento do segundo capítulo, que trata do processo de produção social da cidade. Este capítulo, intitulado “Cidade, Desigualdade e Degradação”, é abordado de maneira sucinta, contudo não menos importante, pois trata de uma perspectiva mais ampla das questões referentes à problemática sócio-ambiental dos mananciais urbanos, ou seja, o processo de produção social da cidade como desigual em sua própria essência e a degradação ambiental e social como resultado desse processo. Com relação ao desenvolvimento do terceiro capítulo do trabalho, “Cidade e Mananciais: uma abordagem a partir do Rio Santa Maria da Vitória/ES”, valeu-se, também, de uma pesquisa conceitual e teórica para a compreensão do assunto introdutório relativo ao sub-capítulo 3.1, “Cidade e Mananciais: Territorialidade, Produção do Espaço e Desenho da Paisagem”, que trata dos rios como elementos importantes na produção do espaço e da paisagem, e na construção dos valores a eles relacionados. Para o desenvolvimento do sub-capítulos 3.2 e 3.3, intitulados “O Rio Santa Maria da Vitória/ES” e “Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras/Vitória: *Vértices* de uma História”, respectivamente, se fez necessário uma pesquisa bibliográfica de cunho histórico, não apenas a partir de livros, mas de consultas a relatos, recortes de jornais antigos e atuais, diagnósticos ambientais de expedições técnicas ao rio e análise de fotos antigas, encontrados, principalmente, em acervos de Órgãos Públicos, como, por exemplo, o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA e o Instituto Jones dos Santos Neves – IJSN. Deve-se ressaltar que, devido ao fato de Santa Leopoldina se constituir um município, que se formou a partir de uma das primeiras colônias estabelecidas no Espírito Santo, e Ilha das Caieiras um bairro do município de Vitória, dentre outros aspectos, a perspectiva histórica de Ilha das Caieiras se mostra mais sucinta, mas não menos importante.

2 CIDADE, DESIGUALDADE E DEGRADAÇÃO

2.1 PRODUÇÃO SOCIAL DA CIDADE COMO PRODUÇÃO DESIGUAL

Nos últimos anos, é recorrente entre os diversos estudiosos do processo de produção social da cidade, a constatação de que as noções de sociedade e espaço não podem ser vistas separadamente. Como diria Heidegger, espaço e sociedade são o mesmo. Para Milton Santos (1985), sociedade e espaço são elementos indissociáveis. Dessa forma, para estudar o espaço se faz necessário analisar a sociedade, pois é ela quem dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a compreensão do espaço. Segundo Santos, o espaço geográfico é uma instância da sociedade, assim como a instância cultural-ideológica e a instância econômica, sendo que essas instâncias contêm e são contidas umas pelas outras.

Como pudemos esquecer por tanto tempo esta inseparabilidade das realidades e das noções de sociedade e de espaço inerentes à categoria de formação social? Só o atraso teórico conhecido por essas duas noções pode explicar que não se tenha procurado reuni-las num conceito único. Não se pode falar de uma lei separada da evolução das formações espaciais. De fato, é de formações sócio espaciais que se trata (SANTOS, 1982, p. 19).

Entre os vários estudos até hoje desenvolvidos acerca da relação espaço/sociedade, Villaça (2001, p. 45) identifica três esferas. A primeira é a dos estudos tradicionais originados da Escola de Chicago e, posteriormente, apropriados pelos neo-ecologistas e revisados pelos pioneiros do início da década de 1970, numa base marxista. Estes “partem das transformações sociais, econômicas e/ou políticas e chegam ao espaço a elas correspondente, ou por elas produzido” (VILLAÇA, 2001, p. 45). Uma segunda esfera, basicamente o inverso da anterior, diz respeito aos estudos dos efeitos do espaço sobre o social, estudos estes que o autor considera menos desenvolvidos. Um deles, por exemplo, coloca “a segregação espacial das classes sociais como processo necessário para o exercício da dominação política e desigual apropriação dos recursos do espaço enquanto produto do trabalho e como força determinante da estruturação intra-urbana” (VILLAÇA, 2001, p. 45). A última esfera de que fala Villaça – já explicitada no início – é a que trata das relações dialéticas entre espaço e sociedade, em que há efeitos do espaço sobre o social

bem como da sociedade sobre o espaço, sendo a mais aceita entre os autores nos últimos anos e, considerada por ele, talvez, a mais correta, ressaltando que “se há uma inter-relação entre o espaço e o social, deve haver efeitos do espaço sobre o social. Isso não significaria, em absoluto, conferir autonomia ao espaço nem cair no seu fetichismo” (VILLAÇA, 2001, p. 46).

Os estudos que tratam da investigação dos efeitos do espaço sobre o social são pouco freqüentes e menos aprofundados em relação aos que tratam da *sociedade produzindo o espaço*, estes mais recorrentes. A produção social do espaço urbano é objeto de estudo de muitos teóricos, em especial os de inspiração marxista, que acabam por admitir a desigualdade desta produção, na medida em que reflete os processos de desenvolvimento capitalista, pois os mesmos se materializam no espaço. Estes estudiosos “enfocam a produção da cidade como manifestação espacial dos conflitos de interesses dos diversos agentes presentes nesse processo, associado ao desenvolvimento capitalista” (PEREIRA, 2001, p. 26).

A produção social é desigual, segundo Carlos (2004, p. 26), porque “o espaço é fruto da produção social capitalista que se realiza e se reproduz desigualmente”, e completa, dizendo que “a unidade espaço-sociedade traz implícita uma desigualdade que se materializa através da divisão do trabalho entre parcelas do espaço e cada uma delas”. Sobre a divisão do trabalho entre parcelas do espaço, Santos (2002, p. 139) trata, de forma particular, de uma *divisão territorial do trabalho*, ressaltando que há uma divisão territorial tanto do trabalho vivo quanto do trabalho morto, dos quais a ação humana depende. O trabalho morto se mostra na forma de ambiente construído, tendo fundamental importância na repartição do trabalho vivo. Vemos aqui a indicação do autor para outro enfoque: o *papel das formas no processo social*, estudo este menos desenvolvido entre os teóricos da produção social da cidade.

Ao fundamentar-se na apropriação privada, alienando do produtor o produto, “o espaço se produz a partir da contradição entre sua produção socializada e apropriação individual” (CARLOS, 2004, p. 23). Desta forma, a produção do espaço “expressa as contradições da sociedade atual na justaposição de riqueza e pobreza, esplendor e fealdade; em última análise, na segregação estampada na paisagem, e que tem sua natureza no modo de exploração do trabalho pelo capital fundado na

propriedade (...)” (CARLOS, 2004, p. 23). Lefebvre¹ (1973, apud GOTTDIENER, 1997, p. 129) fala de um *relacionamento contraditório* entre o espaço e a propriedade privada (as relações de produção), na medida em que “as relações sociais que regem as atividades associadas ao espaço precisam adequar-se à forma pela qual o espaço é usado para adquirir riqueza”; e ressalta, ainda, que as contradições inerentes ao capitalismo são controladas pelas coerências da ordem espacial, em benefício dos interesses predominantes na sociedade e, por isso, acredita que a sobrevivência do capitalismo como modo de produção se deve, em parte, ao “seu uso do espaço como reforçador daquelas relações sociais necessárias a essa sobrevivência” (1997, p. 128).

Esse relacionamento é contraditório, desde que os usos do espaço para fazer dinheiro estão em permanente conflito com a instituição da propriedade privada, isto é, relações de posse, e com a gestão pública das atividades econômicas. Assim, para Lefebvre, o espaço possui, no modo de produção, o mesmo *status* ontológico que o capital ou o trabalho. E as relações espaciais representam uma fonte rica e constante de contradições sociais que requerem análise em seus próprios termos e que não podem ser descartadas, tal qual os economistas políticos marxistas tentam fazer, como mera reflexão de contradições causadas internamente pelo próprio processo de produção. De fato, afirmar que o espaço é uma força de produção implica dizer que é parte essencial desse processo (GOTTDIENER, 1997, p. 129)

Outra constatação de Lefebvre (1973) é de que o espaço, se de um lado faz parte das forças e meios de produção, de outro é também um *produto* dessas mesmas relações e, da mesma forma que há um espaço de consumo, há um consumo de espaço – o espaço como objeto de consumo; assim, dialeticamente, “as relações sócio-espaciais impregnam o modo de produção ao mesmo tempo como produtor e produto, relação e objeto (...)” (GOTTDIENER, 1997, p. 129). Carlos (2004, p. 25) também afirma que o espaço é *produto, trabalho materializado*, além de ser condição da vida humana e da reprodução do capital. Portanto, a cidade é, concomitantemente, a representação de um processo de produção e reprodução, sendo condição e meio para que se instituem diversas relações sociais, e uma forma de apropriação do espaço produzido, a materialização destas relações sociais, que se expressa de um modo específico através do uso do solo; a maneira pela qual se dará esse uso “dependerá, evidentemente, dos condicionantes do seu processo de produção”, que, na sociedade capitalista “estará determinado pelo processo de troca que se efetua no mercado, visto que todo produto capitalista só pode ser realizado a

¹ The Survival of Capitalism. London, Allison and Busby.

partir do processo de apropriação, no caso específico, via propriedade privada” (CARLOS, 2004, p. 85).

Mas o espaço é produzido como nenhuma outra mercadoria. Tem ao mesmo tempo uma realidade material e uma propriedade formal que o capacita a encerrar a realidade material de outras mercadorias, ele representa ao mesmo tempo um objeto material e um processo que envolve relações sociais. Ao contrário de outras mercadorias, ele recria continuamente relações sociais ou ajuda a reproduzi-las (...). É, portanto, ao mesmo tempo objeto material ou produto, o meio de relações sociais, e o reprodutor de objetos materiais e relações sociais. Dessa maneira, Lefebvre baseia a multiplicidade da articulação sociedade-espaço numa relação dialética (GOTTDIENER, 1997, p. 133).

Pelo fato da produção da cidade capitalista, em sua essência, apoiar-se no princípio econômico do máximo benefício, onde o solo assume valor de troca ao receber investimentos mediante aplicação de trabalho e capital, na forma de urbanização e construção, Pereira (2001, p. 36) atesta que os elementos da cidade – por exemplo, solo, edificações, etc. – são transformados em mercadoria, com preços baseados na oferta e na procura, e que a propriedade privada vai se beneficiar do valor de troca e se apropriar dos valores criados pela coletividade no espaço urbano por meio da urbanização. Contudo, para Villaça, em seu livro *Espaço intra-urbano no Brasil* (2001), o espaço urbano possui dois valores, o valor dos elementos que formam o espaço – ruas, edifícios, infra-estrutura, etc. –, mas, principalmente, o valor proveniente da localização destes elementos na cidade.

Baseado no que afirma Villaça acerca do valor do espaço urbano, Pereira (2001, p. 38) conclui que a produção do espaço é a *produção de localizações*, e que “(...) as diferentes localizações apresentam diferentes valores, associados não somente ao valor dos elementos urbanos, mas também a maior ou menor acessibilidade aos bens e serviços existentes na cidade”. Nessa diferenciação entre valores de localização está a explicação para a diferença de valores das áreas urbanas, que vai implicar em uma “distribuição espacial da população de acordo com a capacidade desta em arcar com os custos de localizações específicas” (PEREIRA, 2001, p. 38). Portanto, as áreas de menor valor serão, inevitavelmente, ocupadas pela população de menor poder aquisitivo, que vão enfrentar as dificuldades de acessibilidade a bens e serviços urbanos. Para Pereira (2001, p. 38) “(...) tal processo se expressa na segregação social do espaço”.

Em contrapartida à segregação da população de menor poder aquisitivo em áreas urbanas longínquas, com restrito acesso a bens e serviços, Villaça (2001, p. 311), ao

analisar a estrutura do espaço intra-urbano, constata uma tendência à segregação das camadas de mais alta renda nas metrópoles brasileiras, e discorre sobre as *burguesias segregadas* que controlam a produção do espaço urbano. Segundo ele, há uma dominação social, econômica e espacial, sendo esta, a dominação por meio do espaço urbano, “o processo segundo o qual a classe dominante comanda a apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço urbano” (2001, p. 311). Essa prerrogativa da produção do espaço pela classe dominante, em benefício próprio, otimizando, por exemplo, suas condições de deslocamento, implicará em piores condições de deslocamento das demais classes.

Villaça (2001, p. 355) afirma, ainda, que o espaço urbano é intrinsecamente desigual, tendo em vista que os “diferentes pontos do espaço urbano oferecem diferentes possibilidades de contato com todos os demais pontos”. Essa desigualdade não se trata somente daquela referente à disponibilidade de equipamentos, infra-estrutura, dentre outros, como acontece, por exemplo, entre o centro e a periferia, mas

(...) há outra desigualdade tão ou mais importante como força estruturadora do espaço intra-urbano, pois ela domina também a polarização centro x periferia, e vai além dela. É a desigualdade fruto das diferenças de acessibilidade a todos os pontos do espaço urbano. A segregação das classes dominantes é um mecanismo necessário para otimizar a apropriação, em proveito delas, das vantagens do espaço desigual (VILLAÇA, 2001, p. 355).

Concluindo, a produção social da cidade é intrinsecamente *desigual*, na medida em que reflete a *produção social capitalista*, onde o espaço é ao mesmo tempo produtor e produto, condição e meio, dentro desse sistema fundado no capital; a produção do espaço manifesta as contradições inerentes à nossa sociedade, ao processo produtivo da sociedade. Conforme disse Maricato (2000, p. 170), “a produção e apropriação do espaço urbano não só reflete as desigualdades e contradições sociais, como também as reafirma e reproduz”. A cidade “demonstra essa desigualdade na contraposição entre ‘ilhas’ de riqueza, e áreas urbanas miseráveis, desprovidas de qualquer benefício” (VILLAÇA, 2001, p. 35). Além disso, tem-se a *segregação social do espaço* como decorrência desse processo desigual, que fica evidente ao analisarmos a produção do espaço como *produção de localizações*.

No Brasil e em outros países do Terceiro Mundo, esta desigualdade na produção e apropriação do espaço, e a segregação, assumem uma dimensão mais perversa, visível na forma de uma cidade ilegal ou uma “não cidade”, no dizer de Maricato,

“pois, numa sociedade regida pela lógica da mercadoria e caracterizada pela extrema desigualdade e assimetria de poder nas relações sociais, a legalidade transforma-se de direito em mercadoria, de valor de uso em valor de troca, de norma geral em privilégio, tornando-se necessariamente elitizante e excludente” (COSTA, H. S. de M. C., 2006, p. 146).

2.2 PRODUÇÃO SOCIAL DA CIDADE E DEGRADAÇÃO AMBIENTAL

Segundo Pereira (2001, p. 35), “a compreensão do espaço como uma produção social leva à compreensão de que a questão ambiental decorre das relações entre os homens e não apenas das relações entre homem e natureza”, ou seja, decorre da ação societária. Depreende-se, portanto, que é de fundamental importância para o entendimento da questão ambiental a compreensão da complexidade do processo de apropriação, produção e consumo do espaço. Ao se apropriar e transformar a natureza, a sociedade produz o espaço urbano e, com isso, cria tanto mercadorias desejáveis como as indesejáveis, sendo as primeiras – objetos, serviços, equipamentos, infra-estrutura, etc. – inseridas no próprio ideário de desenvolvimento; já as mercadorias indesejáveis são aquelas não previstas, de fato, como mercadorias, sendo consideradas “desvios do modelo de desenvolvimento”, como “alimentos deteriorados, automóveis poluidores e também sub-habitações (...)” (PEREIRA, 2001, p. 35). Para Pereira (2001, p. 35), isto demonstra as contradições inerentes ao processo de produção do espaço urbano, onde os produtos pensados para o desenvolvimento acabam por se transformar em problemas.

Rodrigues (apud PEREIRA, 2001, p. 36) vai colocar a questão dos diagnósticos que são feitos sobre as condições de vida urbana (os chamados indicadores de qualidade de vida), que geralmente ignoram as mercadorias indesejáveis como também resultantes da produção da cidade. Rodrigues (apud PEREIRA, 2001, p. 36) cita como exemplo o caso do conjunto dos indicadores de saneamento básico (rede de água potável, esgotamento sanitário, dentre outros), que julga ser contraditório, na medida em que o acesso à água potável, por exemplo, somente se constitui um indicador de qualidade de vida pela escassez de água limpa, não contaminada, e pela restrita acessibilidade à mesma. Para Rodrigues (apud PEREIRA, 2001, p. 36),

fica claro que “a poluição da água não é identificada, portanto, como mercadoria indesejável, resultante do processo de produção do espaço, mas, sim como desvio desse processo, que tem por meta a melhoria da qualidade de vida da cidade”; assim, “uma medida dessa qualidade – abastecimento de água potável – contém em si sua própria negação, pois quanto maior o “progresso” urbano (aumento populacional, industrial etc.) mais escasso, raro e caro será o recurso natural – água”. Neste sentido, Pereira (2001, p. 36) conclui que, na busca de soluções para a problemática ambiental urbana, é necessário levar em consideração a sua inserção em um processo produtivo de mercadorias, onde, ao mesmo tempo, são produzidas mercadorias desejáveis e indesejáveis.

Deve-se ressaltar que é em meados do século XIX, inicialmente nos Estados Unidos, que começa a surgir uma preocupação maior das populações urbanas com a degradação ambiental e a necessidade de preservação, através da criação de áreas naturais protegidas, em meio ao contexto de um capitalismo cada vez mais consolidado e de uma urbanização acelerada. Nessa época, surgiram os primeiros teóricos que analisavam os impactos negativos da nossa civilização, do desenvolvimento urbano-industrial, sobre o meio ambiente. Muitos deles defendiam a separação entre humanidade e natureza, através da criação de “ilhas” de áreas naturais protegidas, onde não seria permitido o homem viver, ignorando, segundo Diegues (1998, p. 35), “os problemas crescentes de superpopulação e poluição que, paulatinamente, apresentarão impactos negativos sobre as áreas naturais remanescentes”. Outros teóricos criticavam essa dicotomia entre o homem e a natureza, “devendo desenvolver-se, sempre que possível, um enfoque mais dinâmico e simbiótico da conservação, sem desprezar os humanos que vivem em certa harmonia com a natureza” (DIEGUES, 1998, p. 36).

No final dos anos 1980, o economista estadunidense James O'Connor publica um trabalho visando estudar os nexos entre a questão ambiental e o capitalismo (O'CONNOR, 1988, apud CARNEIRO, 2005, p. 28). Neste trabalho, O'Connor “postula a existência de uma ‘segunda contradição’ do sistema capitalista – articulada à ‘clássica’ contradição primária entre forças produtivas e relações de produção”, que “estabelecer-se-ia entre, de um lado, o conjunto das forças produtivas e relações de produção e, de outro, as condições de produção capitalistas, tomados pelo processo de produção de mercadorias como pressupostos

que têm que ser continuamente produzidos, reproduzidos e fornecidos” (CARNEIRO, 2005, p. 28). Pode-se afirmar que grande parte das condições gerais ou pressupostos sociais da produção de mercadorias referem-se às condições naturais, podendo-se citar, como exemplos, o uso do espaço urbano como *locus* do consumo e da circulação de automóveis, a utilização dos gases atmosféricos para a combustão de energias fósseis e para descarga dos dejetos dessa combustão, e a utilização das águas fluviais para a geração de energia, para a irrigação, para os processos industriais, para consumo humano, etc. (CARNEIRO, 2005, p. 29).

Como se vê, essas condições naturais são, em geral, tomadas pela produção de mercadorias como dadas, na medida em que seu provimento, necessariamente regular e contínuo, não pode ser assegurado apenas pelo funcionamento “espontâneo” do jogo da rentabilidade praticado no mercado. Pelo contrário, seguindo o argumento de O’Connor, podemos dizer que é o próprio funcionamento de um sistema de produção de mercadorias (Kurz, 1996), estruturalmente orientado pela busca da maior rentabilidade na acumulação de riqueza abstrata, que conduz à degradação daquelas condições naturais da qual depende visceralmente (CARNEIRO, 2005, p. 29).

Carneiro (2005, p. 29) chama a atenção para o fato de que o uso capitalista das condições naturais como condições do processo de acumulação de riqueza abstrata, acaba por chocar-se com outras formas de apropriação social das condições naturais, “seja para fins de produção de valores de uso em moldes não-capitalista, seja para fins científicos ou lúdicos, seja como fundamento da vida orgânica ou da identidade territorial de determinadas populações e comunidades”. Neste sentido, afirma que “a mediação estatal faz-se presente para assegurar o provimento e o uso das condições naturais como condições da produção capitalista, mas, ao mesmo tempo, deve responder, de alguma forma, às pressões de classes e grupos sociais interessados em outros usos das condições naturais”, completando que, “evidentemente, o custo dessas ações de ‘políticas públicas ambientais’ é, do ponto de vista do capital, um gasto eminentemente improdutivo, embora seja também necessário para a preservação das condições sociopolíticas de continuidade do processo de acumulação de riqueza abstrata” (2005, p. 30).

Para Foladori (2001, CARNEIRO, 2005, p. 31), “(...) os problemas ambientais da sociedade humana surgem como resultado da sua organização econômica e social e (...) qualquer problema aparentemente externo se apresenta, primeiro, como um conflito no interior da sociedade humana (...)”. Contudo, se constata que, geralmente, os trabalhos fundados no discurso do *desenvolvimento sustentável*,

apresentam a crise ambiental como um conjunto de *problemas ambientais* com que a humanidade se defronta ao ameaçar os limites da biosfera, tais como a destruição da camada de ozônio, o efeito estufa, a contaminação dos mares e rios, etc., apresentando como caráter problemático o fato desses processos colocarem em risco a existência da vida na Terra, ou seja, a sobrevivência da própria humanidade. Entretanto, “tais trabalhos, não desenvolvem praticamente nenhuma teorização acerca do que considerar um problema social” (FOLADORI, 2001, apud CARNEIRO, 2005, p. 31).

A despeito da degradação ambiental como resultado do processo de produção da cidade, Souza (2005, p. 114) atesta que são maiores os impactos quanto maior e mais complexa for a urbe, justificando que a cidade é um ambiente construído extremamente artificial – em contraposição, por exemplo, a uma área rural pouco capitalizada, mas que da mesma forma se trata de um espaço social, também produzido, materializado, através da transformação da natureza pelo trabalho social, mas que possui um grau bem menor de *artificialidade* – cujos impactos sobre o espaço natural é enorme e que, além disso, esses impactos da sociedade sobre o ambiente natural “acabam muitas vezes retornando sobre a sociedade sob a forma de problemas e catástrofes”. Para Souza (2005, p. 113), numa leitura mais restrita e conservadora, a degradação ambiental pode ser entendida como a destruição e a ruptura do equilíbrio de ecossistemas naturais, sendo as mesmas provocadas pela *ação humana*, também compreendida como *fator antrópico*, no dizer de alguns cientistas naturais; para ele, entretanto, esse entendimento não leva em conta que, a despeito de uma sociedade que é estruturalmente heterogênea e heterônoma, “o comando do processo de degradação é prerrogativa de alguns indivíduos e grupos, que os ganhos com esse processo não são uniformemente repartidos e que os impactos sociais negativos dessa degradação não incidem com a mesma intensidade sobre toda a população” (2005, p. 113).

Desta maneira, Souza (2005, p. 113) entende a degradação ambiental como “o solapamento da qualidade de vida de uma coletividade na esteira dos impactos negativos exercidos sobre o ambiente (...) por fenômenos ligados à dinâmica e à ‘lógica’ do modelo civilizatório e do modo de produção capitalistas”. Em uma sociedade de classes, tão fortemente marcada pela desigualdade, assim como a brasileira, deve-se levar em consideração a posição ocupada na esfera da produção

pelos diferentes grupos, porque a mesma vai indicar a responsabilidade de cada um desses grupos na gestão da economia e do espaço e, por conseguinte, na problemática ambiental.

(...) no que tange à degradação ambiental, não somente os ganhos com processos que geram tantos lucros, quanto impactos ambientais negativos são extremamente diferenciados, mas também a capacidade de influenciar a regulação do modo de produção via mercado ou via Estado é enormemente desigual. Pode-se perceber, assim, em que medida expressões como “fator antrópico” ou “ação humana”, devido ao seu excessivo grau de abstração e generalização, não permitem uma verdadeira compreensão da natureza da “questão ambiental” no mundo moderno (SOUZA, 2005, p. 115).

A degradação ambiental está associada, concomitantemente, tanto ao desenvolvimento e à produção e reprodução da riqueza, quanto à produção e reprodução da pobreza, dentro dessa lógica perversa e concentradora que é a produção capitalista. Atualmente, como veremos a seguir, é inadmissível não falar da pobreza ao tratar da degradação ambiental, e vice-versa; pobreza e degradação ambiental formam um círculo vicioso, na medida em que a causa de um está imbricada na causa do outro, principalmente na contemporaneidade. Segundo Mueller (apud PEREIRA, 2001, p. 40), a segregação social gerada pela cidade capitalista “criou um tipo especial de degradação ambiental de difícil erradicação – aquela que resulta de assistência e de serviços públicos básicos às populações pobres em expansão nas aglomerações urbanas”.

2.3 POBREZA E IMPACTOS AMBIENTAIS URBANOS

Marcondes (1999, p. 47), ao discorrer sobre o debate ambiental internacional, afirma que a Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, “marcou uma inflexão na evolução do conceito de meio ambiente, ao tratar politicamente o tema como *ambiente urbano*, enfocando o homem e a perspectiva social como partes integrantes do problema, na busca de um diálogo entre os países industrializados e os em desenvolvimento”. A autora afirma, ainda, que o texto preparatório da conferência, intitulado *Informe de Founex*, ilustra bem o pensamento vigente no debate oficial em torno da questão ambiental naquele momento, tendo como ponto central a constatação de que os principais problemas ambientais dos países em desenvolvimento não são os mesmos dos países industrializados:

Trata-se sobretudo de problemas que têm sua raiz na pobreza e na própria falta de desenvolvimento de suas sociedades. Em outras palavras, são problemas de pobreza rural e urbana. Tanto nas cidades como no meio rural, o que está em perigo não são somente as condições de vida, mas a própria vida, devido às deficiências no abastecimento de água, à habitação inadequada, à falta de higiene, à desnutrição, às doenças e às catástrofes naturais (...). É evidente que, em grande parte, os problemas ambientais que têm importância nos países em desenvolvimento são aqueles que podem ser superados pelo próprio processo de desenvolvimento. Nos países mais avançados, é correto considerar o desenvolvimento uma das causas dos problemas ambientais (...) a miséria que é o aspecto mais importante dos problemas que afligem o meio ambiente na maior parte da humanidade (tradução da autora) (MARCONDES, 1999, p. 47).

Acerca dos problemas ambientais, Souza (2005, p. 116) afirma que é necessário expandir a sua compreensão, no sentido de que, se considerarmos o ambiente como não redutível ao que chamamos de “meio ambiente”, mas também englobando o ambiente socialmente construído, “problemas como a falta de saneamento básico nos espaços urbanos pobres e segregados são, indiscutivelmente, problemas urbanos primários e, ao mesmo tempo, problemas ambientais”. Nas grandes cidades dos países de Terceiro Mundo, onde a situação de pobreza e segregação é tão latente, esse tipo de problema ambiental possui uma grande dimensão, se juntando a outros, com os quais os países desenvolvidos estão mais preocupados, e cujas causas é o próprio processo de desenvolvimento, como por exemplo, a grande emissão de gases que provocam o efeito estufa – ponto chave do Protocolo de Kioto, tratado internacional com compromissos para a redução da emissão dos gases que provocam o efeito estufa, causa do aquecimento global.

Para Davis (2006, p. 32), da mesma maneira que os relatórios da *Mesa-Redonda Intergovernamental sobre Mudança Climática* “representam um consenso científico sem precedentes sobre os perigos do aquecimento global”, o relatório *The Challenge of Slums (O desafio das favelas)*, publicado em 2003 pelo *Programa de Assentamentos Humanos das Nações Unidas*, e cujo tema é a impressionante generalização das favelas no mundo, “soa como alerta igualmente conclusivo sobre a catástrofe mundial da pobreza urbana”. Conforme dados e informações contidos no *Atlas da Exclusão Social – A exclusão no mundo* (2004, p. 58), aproximadamente 50% da população mundial, ou dois bilhões e setecentos milhões de pessoas são consideradas miseráveis e pobres e, na atual conjuntura, ainda não se pode afirmar que a pobreza e a exclusão social estejam sendo vencidas; certos dados que apontam para uma redução da pobreza como, por exemplo, os do Banco Mundial do período 1981-2001, foram bastante contestados, inclusive pelos autores do *Atlas da*

exclusão social. Ao analisar os *Índices da exclusão social no mundo* (IES), contido neste mesmo *Atlas*, “o que se percebe é a existência de ‘ilhas’ de inclusão em meio a um ‘oceano’ de exclusão em todo o planeta” (2004, p. 56).

Davis (2006, p. 28), ao falar do fenômeno da favelização no mundo, através de números, dados e descrições que impressionam, conclui que “as cidades do futuro, em vez de feitas de vidro e aço, como fora previsto por gerações anteriores de urbanistas, serão construídas em grande parte de tijolo aparente, palha, plástico reciclado, blocos de cimento e restos de madeira”. Dessa maneira, “em vez de cidades de luz arrojando-se aos céus, boa parte do mundo urbano do século XXI instala-se na miséria, cercada de poluição, excrementos e deterioração” (2006, p. 28). Esta já é a realidade de inúmeras cidades e megacidades do Terceiro Mundo, onde, de fato, os problemas ambientais e a pobreza estão extremamente vinculados, visível na forma de favelas e assentamentos densamente ocupados, boa parte instalados em áreas de risco, ambientalmente frágeis e/ou de proteção ambiental, sujeitas à inundações, deslizamentos de terras, etc., carentes de serviços e desprovidas de infra-estrutura básica, com populações inteiras vivendo em condições sub-humanas, conforme relata Davis sobre um assentamento em Manila, cuja descrição poderia tratar-se de qualquer outro lugar na Índia, no Brasil, no México, dentre outros:

Mas local de risco e perigoso para a saúde é a definição geográfica do típico assentamento de invasores: seja um barrio (sic) precariamente suspenso sobre estacas no rio Pasig, entulhado de excrementos, em Manila, seja no bustee de Vijayawada, onde “os moradores gravam o número das casas nos móveis porque as casas, junto com as portas, [são] levadas pelas cheias todos os anos”. Os invasores trocam a segurança física e a saúde pública por alguns metros quadrados de terra e alguma garantia contra o despejo. São os povoadores pioneiros de pântanos, várzeas sujeitas a inundações, encostas de vulcões, morros instáveis, montanhas de lixo, depósitos de lixo químico, beiras de estradas e orlas de desertos (2006, p. 127).

Segundo Davis (2006, p. 134), além dos riscos naturais, que são ampliados pela pobreza urbana, nos deparamos com o surgimento de novos riscos, totalmente artificiais, provenientes da “interação entre a pobreza e indústrias poluentes, trânsito anárquico e infra-estrutura em colapso”, em especial nas cidades “caóticas” do Terceiro Mundo, onde “todos os princípios clássicos do planejamento urbano, como preservação do espaço aberto e separação entre residências e usos nocivos da terra, estão de cabeça para baixo nas cidades pobres” (2006, p. 134).

Com relação a *impacto ambiental*, Coelho (2004, p. 24) vai afirmar que, no estágio em que se encontra o processo de ocupação do planeta, é praticamente inviável fazer uma separação entre *impacto biofísico* e *impacto social*; além disso, quando se dá a produção de impactos ambientais, as condições ecológicas transformam as condições culturais, sociais e históricas, e vice-versa. Portanto, a autora define impacto ambiental como sendo:

(...) o processo de mudanças sociais e ecológicas causado por perturbações (uma nova ocupação e/ou construção de um objeto novo: uma usina, uma estrada ou uma indústria) no ambiente. Diz respeito ainda à evolução conjunta das condições sociais e ecológicas estimulada pelos impulsos das relações entre forças externas e internas à unidade espacial e ecológica, histórica ou socialmente determinada (2004, p. 24).

Ainda segundo Coelho (2004, p. 37), impacto ambiental “é a relação entre sociedade e natureza que se transforma diferencial e dinamicamente. Os impactos ambientais são escritos no tempo e incidem diferencialmente, alterando as estruturas das classes sociais e reestruturando o espaço”. No que se refere a essa última afirmação do autor, percebe-se que não é qualquer impacto que provoca a alteração das estruturas das classes sociais e a conseqüente reestruturação do espaço, mas sim impactos ambientais de maior intensidade e/ou contínuos. Se fizermos um mapeamento dos impactos ambientais, certamente constataremos que o mesmo vai revelar, intimamente, sua relação com a “espacialização diferencial das classes sociais na cidade, peculiar a cada momento de sua história social e política” (COELHO, 2004, p. 37), mais precisamente com a *segregação sócio-espacial*.

Desta forma, evidentemente, os mais afetados por estes impactos são os pobres urbanos segregados, geralmente ocupantes de áreas de maiores riscos ambientais, porque além dos *riscos naturais* que essas áreas possuem, por se tratar, quase sempre, de áreas ambientalmente frágeis como fundos de vales, margens de córregos, encostas íngremes, mangues, áreas alagáveis, etc., estes são acelerados e potencializados pelas *ações humanas*. Porém, Coelho (2004, p. 25) faz uma ressalva, ao afirmar que “o impacto ambiental não é, obviamente, só resultado (de uma determinada ação realizada sobre o ambiente): é relação (de mudanças sociais e ecológicas em movimento)”; portanto, quando um cientista está retratando um impacto ambiental em sua pesquisa, ele está apenas analisando um determinado estágio deste impacto, que ele fixou, de um processo que é contínuo.

Como já explicitado anteriormente, tanto os ganhos quanto os impactos negativos decorrentes do processo de degradação ambiental não são repartidos igualmente. As classes de maior poder aquisitivo vão em direção às áreas mais bem localizadas, seguras, com invejável infra-estrutura e acessibilidade a bens e serviços, como colocou Villaça, ao constatar uma tendência à segregação destes, que dominam a produção e apropriação do espaço em benefício próprio, restando aos pobres urbanos as áreas mais desvalorizadas e/ou aquelas desocupadas por restrição da legislação, longínquas, “esquecidas” pelo Poder Público. Aliás, no Brasil e em outros países em situação semelhante, os processos de planejamento, legislação e gestão urbanos são “alimentadores” dos problemas sócio-ambientais.

No próximo capítulo, a análise se direciona, especificamente, para a problemática dos mananciais urbanos. Inicialmente, serão abordados, de forma geral, aspectos relacionados às cidades e seus mananciais. Em seguida, entraremos no contexto empírico de análise, ou seja, o Rio Santa Maria da Vitória/ES a partir de Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras/Vitória, que se constitui o cerne do trabalho.

3 CIDADE E MANANCIAS: UMA ABORDAGEM A PARTIR DO RIO SANTA MARIA DA VITÓRIA/ES

3.1 CIDADE E MANANCIAS: TERRITORIALIDADE, PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DESENHO DA PAISAGEM

A água está, assim, na natureza e, a um só tempo, na cultura. Está nos mitos e na história. Está no dia e na noite, nas estações do ano: nas águas de janeiro, primeiras águas, nas águas de março, que fecham o verão, como canta Tom Jobim, nas águas outonais ou primaveris (CUNHA, 2000, p. 16).

A água, além de elemento vital para a humanidade, é um elemento simbólico que evoca imagens e significados singulares nos mais diversos contextos histórico-culturais, das comunidades ribeirinhas brasileiras aos beduínos do deserto árabe, da singular Veneza à surpreendente Amsterdã, que desenvolveu técnicas para controlar a área ocupada pela água e assim sobreviver e se desenvolver como cidade. Em Bachelard² encontramos a idéia de que a água é, ao mesmo tempo, matéria e imaginação. Para Cunha (2000, p. 16), “[...] por mais impalpável e simbólica, a água é matéria e, por mais material que seja, embala os sonhos, é fonte de inspiração poética [...]”.

Desde o início das civilizações, os acidentes geográficos do sítio físico, como montanhas e rios, foram determinantes na localização das primeiras aglomerações. A localização junto às águas determinava sobrevivência, posição estratégica, solo fértil para a agricultura, facilidade de circulação, transporte de matérias-primas e produtos, enfim, desenvolvimento sócio-econômico, como nos mostra a história das cidades da Mesopotâmia, junto aos rios Tigre e Eufrates, do Egito, junto ao rio Nilo, dentre outras. As primeiras leis da humanidade surgiram a partir da necessidade de regular o uso das águas e preservar as civilizações em regiões de grande aridez (KAHTOUNI, 2004, p.1).

Os rios sempre foram elementos importantes na configuração territorial e no desenvolvimento da humanidade: “[...] os rios tinham muito a oferecer, além de água: controle do território, alimentos, possibilidade de circulação de pessoas e bens, energia hidráulica, lazer, entre tantos outros. E desta forma as paisagens

² BACHELARD, G. A água e os sonhos: ensaios sobre a imaginação da matéria. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

fluviais foram paulatinamente se transformando também em paisagens urbanas” (COSTA, 2006, p. 10). Inúmeras cidades brasileiras surgiram a partir dos rios, que possuem um papel destacado na produção do *espaço* e da *paisagem*, estes representativos de *valores* que emanam uma “[...] multiplicidade de significações” (MELO, 2006, p. 121). Diversos autores, como veremos, fazem menção a *valores* em suas conceituações de *espaço* e *paisagem*.



Figura 1: Veneza e suas águas³

A água contribui fortemente para a construção da identidade e da imagem de Veneza.



Figura 2: Amsterdã e um de seus inúmeros canais⁴

A água como elemento determinante na produção do espaço e da paisagem de Amsterdã.

³ Disponível em: <www.italyheaven.co.uk/veneto/>. Acesso em: 7 ago. 2009.

⁴ Disponível em: <[//commons.wikimedia.org/wiki/File:Canals_of_Amsterdam_-_Jordaan_area.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Canals_of_Amsterdam_-_Jordaan_area.jpg)>. Acesso em: 7 ago. 2009.



Figura 3: Cairo, no Egito, e o Rio Nilo⁵

Em uma região árida, o rio foi fundamental para o desenvolvimento da civilização egípcia. Segundo o historiador grego Heródoto, o “Egito é um dom do Nilo”.



Figuras 4 e 5: Fotos antiga (data não identificada) e atual de Manaus, formada junto ao Rio Negro⁶



Figuras 6 e 7: Chamada por alguns de Veneza brasileira, Recife é cortada pelos rios Capibaribe e Beberibe e por inúmeros canais, que lhe conferem características singulares⁷

⁵ Disponível em: <www.britannica.com/EBchecked/topic-art/180382/94656/The-city-of-Cairo-on-the-Nile-River-in-Egypt>. Acesso em: 7 ago. 2009.

⁶ Disponível em: <www.pmm.am.gov.br/culturaeturismo/galeria-de-fotos/>. Acesso em: 7 ago. 2009.

⁷ Disponível em: <www.recife.pe.gov.br/cidade/projetos/fotosdorecife/index.html>. Acesso em: 7 ago. 2009.



Figuras 8 e 9: São Paulo – Rios Tietê e Pinheiros, respectivamente ⁸
 “São Paulo foi terra marcada por águas desde sua fundação. Paisagem grafada pelos sulcos dos fundos de vales, tendo como principal e estruturador o vale do Tietê” (KAHTOUNI, 2004, p. 8).

Independente da origem dessa relação com os rios, estes se constituíram, e se constituem, elementos importantes na *produção das territorialidades*, no *desenho do espaço e da paisagem*, representativos de *valores e significados*, com relevante papel ecológico e ambiental, além do papel sócio-econômico que, no Brasil, remonta a época da colonização, como será possível constatar a partir do estudo de caso do *Rio Santa Maria da Vitória/ES*. Atualmente, no Brasil, a dinâmica “*os rios na produção do espaço/paisagem*” está cada vez mais relacionada a uma dimensão sócio-ambiental perversa. O espaço fluvial urbano brasileiro é, na maioria das vezes, marcado pela ocupação irregular e desordenada, pelo acúmulo de lixo, pelas enchentes, etc. Costa (2006, p. 10) assim expressa a questão: “Ao longo dos anos, cidades e rios tem travado muitos embates, principalmente através de enchentes periódicas. Cidades invadindo as águas, e águas invadindo as cidades – situações pendulares, cíclicas, geradas a partir de antigos conflitos entre os sistemas da cultura e os sistemas da natureza”.

Esses impactos negativos têm comprometido o papel dos rios brasileiros como elementos qualificadores do espaço e da paisagem, que articula vários aspectos (ambiental, social, estético, etc.), impregnados de valores importantes na construção da identidade dos territórios que atravessam. O *Rio Santa Maria da Vitória* se insere neste contexto. Esse manancial, que nasce na região serrana e atravessa a porção central do Espírito Santo, foi determinante na produção da territorialidade urbana sob sua influência, expressando seu valor histórico, cultural, social, econômico, etc.

⁸ Fotos de Wanderlei Celestino / SPTuris. Disponível em: <www.cidadedesaopaulo.com/sp/br/tour-aereo>. Acesso em: 7 ago. 2009.

Contudo, tais valores foram se perdendo, ou melhor, se transformando, claro que em virtude não apenas *daquela dinâmica sócio-ambiental perversa*, mas de outros fatores próprios da contemporaneidade, como, por exemplo, a mudança e a fragmentação da experiência do espaço. Trata-se, como salienta Secchi (2003), da nossa incapacidade de entender plenamente a cidade contemporânea, de nos orientarmos dentro de seu caráter “genérico”, de *colocar em seu lugar cada elemento e cada material em um contexto no qual adquiram um sentido real*.

Conforme explicitado anteriormente, alguns autores fazem menção a valor e significado em suas conceituações de *espaço* e *paisagem*. Para Melo (2006, p. 121), a *paisagem cultural* (ou simplesmente *paisagem*) é aquela que foi “[...] apropriada e transformada pela ação do homem, expressando diferentes valores culturais”. Sobre *espaço*, Santos (2002, p. 104) afirma: “[...] é um sistema de valores, que se transforma permanentemente [...]”; e, ainda, aquele que é formado por um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações interagindo. Para Santos (2002, p. 61) “[...] os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam”. Assim, “[...] é o sistema de ações que dá sentido ao sistema de objetos, através de um sistema de valores construído socialmente e, dialeticamente, é através do sistema de objetos (os fixos) que se possibilita realizar o sistema de ações (os fluxos)” (QUEIROGA, 2007, p. 5).

Deve-se ressaltar que, para Santos (1991, p.72), *paisagem* é diferente de *espaço*: “[...] a primeira é a materialização de um instante da sociedade. Seria, numa comparação ousada, a realidade de homens fixos, parados como numa fotografia. O espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem. O espaço contém o movimento [...]”. Santos (1991, p.61) define, ainda, a paisagem como “tudo aquilo que nós vemos, o que a nossa visão alcança [...] o domínio do visível, aquilo que a vista abarca [...]”. No entanto, podem ser encontrados alguns autores como, por exemplo, Corrêa e Rosendahl (1998, p. 8), que valorizam mais o conceito de *paisagem*, colocando esta como portadora de significados, valores, mitos, etc., ou seja, que apresenta, além de uma dimensão espacial, uma dimensão simbólica:

[...] Ela tem uma dimensão morfológica, ou seja, é um conjunto de formas criadas pela natureza e pela ação humana, e uma dimensão funcional, isto é, apresenta relações entre suas diversas partes. Produto da ação humana ao longo do tempo, a paisagem apresenta uma dimensão histórica. Na medida em que uma mesma paisagem ocorre em certa área da superfície

terrestre, apresenta uma dimensão espacial. Mas a paisagem é portadora de significados, expressando valores, crenças, mitos e utopias: tem assim uma dimensão simbólica.

Para Magnoli (apud QUEIROGA, 2007, p. 9), “[...] a paisagem pode ser considerada como resultante das relações entre processos sociais e processos naturais [...]”; portanto, semelhante à noção miltoniana de espaço, pois “para ambos é necessário ir além da forma, além das aparências e descrições, importa conhecer dialeticamente os processos que constituem a paisagem (Miranda Magnoli), o espaço (Milton Santos) [...]” (QUEIROGA, 2007, p. 9).

[...] Reduzir a paisagem ao sistema material, à dimensão visível dos sistemas de objetos não permite apreender toda a dimensão qualitativa desta “visibilidade” que caracteriza a noção de paisagem. Para o ofício do arquiteto paisagista, a paisagem inclui seus agentes, inclui as pessoas que vivenciam as paisagens, inclui seus automóveis e demais veículos, a chuva, o vento, o entardecer, os luminosos, a lua cheia... A paisagem, para o arquiteto que sobre ela se debruça, é viva, contém sistemas de objetos e de ações, valores e significados [...] (QUEIROGA, 2007, p. 9).

Considerando-se a paisagem como aquela que vai além das formas, da materialidade, daquilo que é a dimensão visível da configuração territorial, e que se relaciona com processos dialéticos semelhantes aos processos espaciais, pode-se afirmar que o rio urbano é um dos inúmeros elementos que atuam não somente na *produção da territorialidade e do espaço*, “articulando questões ambientais, estéticas e culturais” (NOLL, 2007, p. 123), como também da *paisagem*, representativa de várias camadas de valores.

Sobre a dimensão simbólica, Diegues (2000, p. 5) afirma que os rios dão origem a imagens e símbolos distintos daqueles associados aos mares, porque, “ainda que todos esses espaços aquáticos participem da simbologia universal da água, as imagens associadas às torrentes e rios referem-se à água doce, com suas características femininas, ao passo que o mar, em grande parte das mitologias, está associado ao ser masculino”. Para Bachelard (1989, p. 18), discorrendo sobre a representação das águas, o sentimento antecede o conhecimento e, no processo de apreensão da realidade, a elaboração das imagens antecede às idéias e conceitos, acrescentando que “a imaginação não é, como sugere a etimologia, a faculdade de formar imagens da realidade: é a faculdade de formar imagens que ultrapassam a realidade, que cantam a realidade”.

Nos rios “urbanos” – elementos naturais que atravessam as territorialidades, portanto, imbuídos de “artificialidade” –, à imaginação e simbologia das águas

(forças oníricas, representação do feminino, símbolo materno, inocência, devaneio, dentre outras inúmeras representações mentais) associa-se a experiência do *espaço* e da *paisagem*, estes intrinsecamente portadores de imagens que evocam o inconsciente e a memória. Assim como Bachelard coloca a imaginação como aquela que ultrapassa o real, que “canta” a realidade, Seixas (apud ZARIAS, 2004) coloca a memória como aquela que “[...] recria o real e nesse sentido a própria realidade se forma nela e por ela [...]”, sendo “[...] algo mais que do que a recuperação, resgate ou descrição dos acontecimentos [...]”. Segundo Costa (2006, p. 11), “[...] a nossa experiência da paisagem urbana se enriquece quando a complexidade do sítio paisagístico se faz presente na forma e no desenho da cidade”.

O rio é assim uma estrutura viva, e portanto mutante. É principalmente uma estrutura fluida, que pela sua própria natureza se expande e se retrai, no seu ritmo e tempo próprios. [...] Ao fluir, seu percurso vai riscando linhas na paisagem, como um pincel de água desenhando meandros, arcos, curvas, O rio traz sentido de uma *maleabilidade primordial* no desenho da paisagem (COSTA, 2006, p. 11).

Dentre os diversos valores e significados que os rios urbanos possuem, encontra-se o valor estético, e por que não sentimental e poético, pois os rios se apresentam como espaços livres diferenciados, que ampliam a possibilidade de fruição da paisagem no adensamento do espaço construído, constituindo-se como lugares de contemplação e amenidade ambiental. Para Costa (2006, p. 11), o rio “nos permite ver uma água que corre, o céu, as nuvens, as estrelas. Ele nos traz a perspectiva de um horizonte longínquo, ou o desejo do outro lado da margem, ou mesmo ainda sua fabular ‘terceira margem’, como nos conta Guimarães Rosa”.

Os rios têm, ainda, um valor social por serem, freqüentemente, espaços livres públicos de lazer, recreação e convívio coletivo, de circulação, de vivência cotidiana de populações ribeirinhas, sendo que para estas, muitas vezes os rios urbanos ainda possuem valor econômico. Os rios e a paisagem que os envolvem são lugares de forte atratividade para as pessoas, e, conforme verificaram Penning-Rowel e Burgess (apud GHILARDI; DUARTE, 2006, p. 98), de diferentes significados para diferentes grupos, por estarem intimamente relacionados com suas culturas; causam, ainda, bem-estar, na medida em que “[...] a água em movimento, determinados sons e cheiros, e pequenos animais que vivem às margens dos rios, trazem o prazer de se estar próximo à natureza”. São capazes, quando valorizados, de dar suporte a uma vida pública, contribuindo, também, para aumentar o “sentido

de lugar”, de pertencimento (CARR et al., apud GHILARDI; DUARTE, 2006, p. 98). Além disso, vale ressaltar o papel destacado dos rios na legibilidade do espaço urbano tanto por parte de seus moradores, quanto por parte dos visitantes.

Os rios urbanos possuem, também, um fundamental valor ecológico e ambiental, por serem “[...] locais singulares onde, devido à interface entre terra, água, ar e sol, algumas das mais produtivas associações de espécies vegetais podem ser encontradas [...]” (NOLL, 2007, p. 123); além disso, “[...] muitas destas margens, com sua vegetação ciliar, são os principais habitats de pequenos animais, espécies aquáticas e pássaros e desta forma, os rios configuram-se em verdadeiros corredores biológicos por onde a natureza chega e pulsa no tecido urbano” (NOLL, 2007, p. 123). E, por fim, para além dos aspectos físicos, paisagísticos e ambientais, o valor histórico e cultural, relacionados à memória e à identidade, conforme já explicitado. Ghilardi e Duarte (2006, p. 96) chamam atenção para o “sentido de lugar”, lembrando que Lynch (1978) “[...] já comentava que a importância social de um espaço traduz o ‘sentido de lugar’, pois considera os valores e experiências adquiridas pelas pessoas, ou seja, além das qualidades físicas de um ambiente, considera os significados derivados do processo cultural”. Assim, “pode-se dizer que a água é um elemento que contribui para a construção da identidade da imagem de um lugar, tornando-o singular entre tantos outros” (ZINATO, 2000, p. 632).

3.2 O RIO SANTA MARIA DA VITÓRIA/ES

As transformações decorrentes da ação do homem sobre esse elemento natural e suas margens, num processo de construção social ao longo da história, resultaram nas paisagens atuais repletas de diversas camadas de significados. Para entendermos as paisagens originadas desse processo histórico, é necessário situá-las dentro do seu contexto natural, social e cultural, assim como na sua ancestralidade (MELO, 2006, p. 121).

3.2.1 Localização e Aspectos Gerais

O *Rio Santa Maria da Vitória* nasce na região serrana centro-sul do Espírito Santo, especificamente no município de Santa Maria de Jetibá, recebendo inúmeros afluentes ao longo do seu percurso, dentre os quais se destacam os Rios

Possmouser, Claro, São Luís, Bonito, da Prata e Timbuí, pela margem esquerda, e os Rios Mangaraí, das Pedras, Caramuru, Duas Bocas, Triunfo Jequitibá, Farinhas, Fumaça e São Miguel, pela margem direita, formando a *Bacia do Rio Santa Maria da Vitória*. Esta abrange uma área de aproximadamente 1.660 km², que representa cerca de 3,5% da área do Espírito Santo, e perímetro de 291 km (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 2001, p. 7 e 8)⁹. Integram esta Bacia, que limita-se a leste com a Baía de Vitória, a oeste e ao norte com as Bacias dos Rios Reis Magos e Doce, e ao sul com as Bacias dos Rios Jucu, Bubu e Formate-Marinho (IJSN, 2001, p. 7), o município de Santa Maria de Jetibá e parte dos municípios de Santa Leopoldina, Viana, Cariacica, Serra e Vitória (INSTITUTO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS, 2008)¹⁰. Apesar de não representar uma porção tão grande do território do Espírito Santo, se comparada com as demais (ver fig. 11), a Bacia do Rio Santa Maria tem grande importância no contexto capixaba.

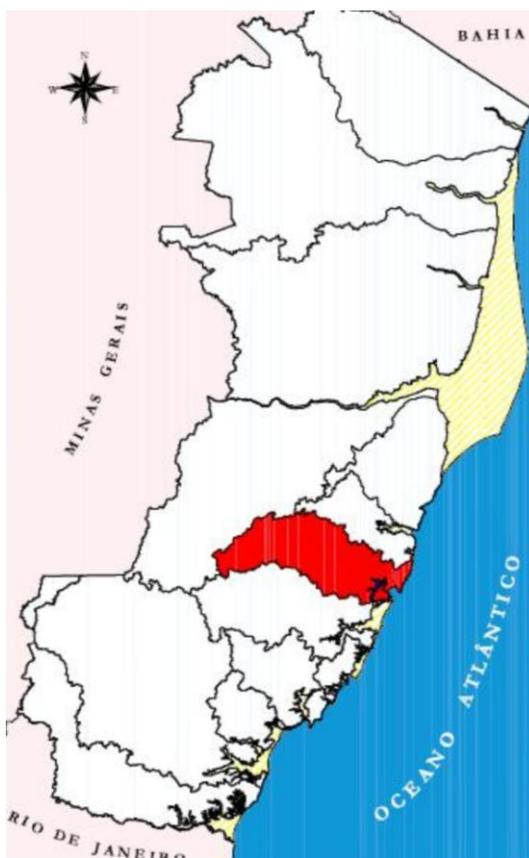


Figura 10: Abrangência da Bacia do Rio Santa Maria (em vermelho) no Espírito Santo
Fonte: IEMA, 2008.

⁹ IJSN. Biblioteca. **Proposta de implantação do Comitê das Regiões Hidrográficas dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu**: Diagnóstico sucinto das Bacias Hidrográficas dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu. Vitória, 2001.

¹⁰ IEMA. **Bacias Hidrográficas do Estado do Espírito Santo**: As águas da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória. Disponível em: <www.meioambiente.es.gov.br/download/banner_smvitoria.pdf>. Acesso em: 6 set. 2008.

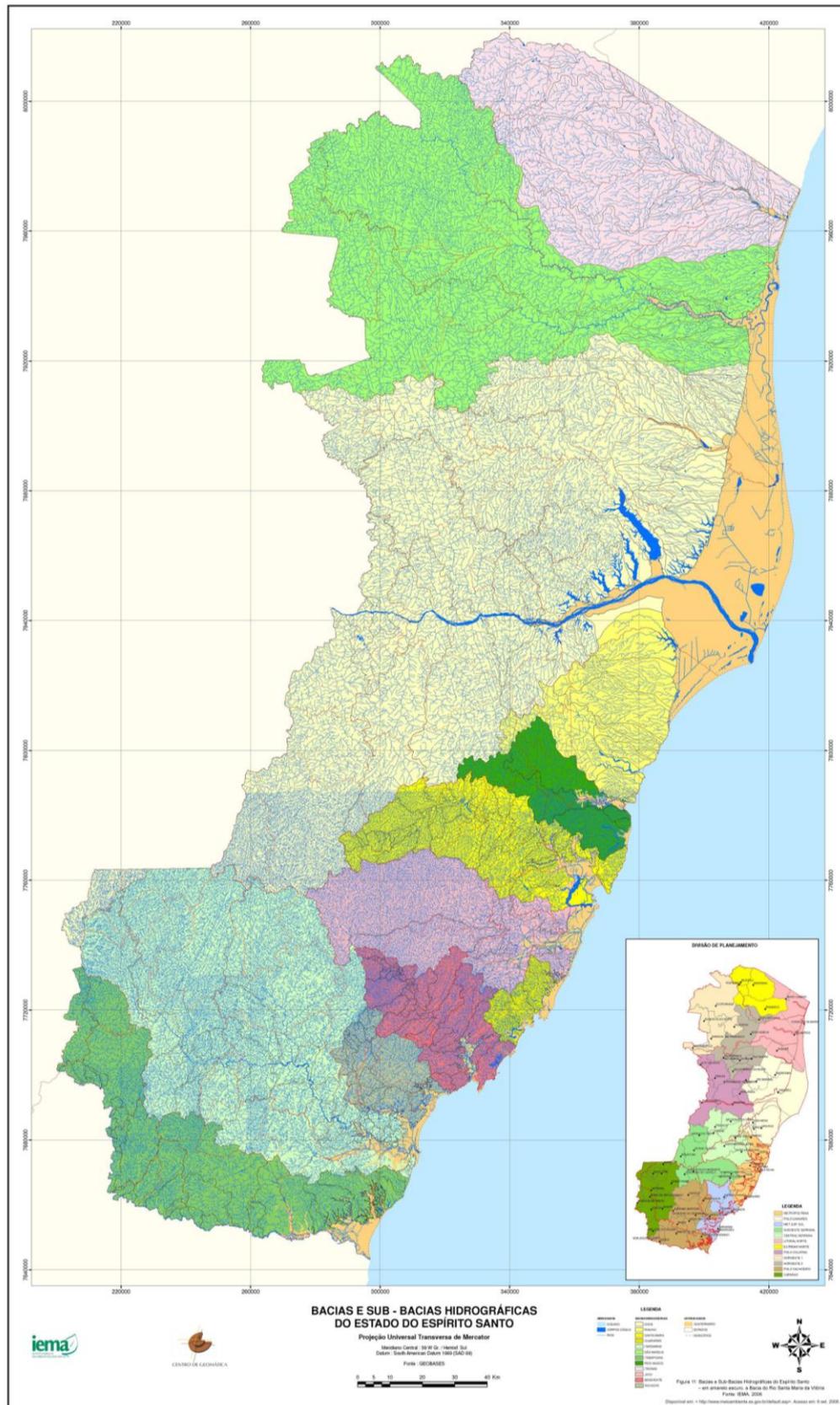


Figura 11: Bacias e Sub-Bacias Hidrográficas do Espírito Santo – em amarelo escuro, a Bacia do Rio Santa Maria da Vitória
 Fonte: IEMA, 2008¹¹.

¹¹ Disponível em: < http://www.meioambiente.es.gov.br/default.asp>. Acesso em: 6 set. 2008.

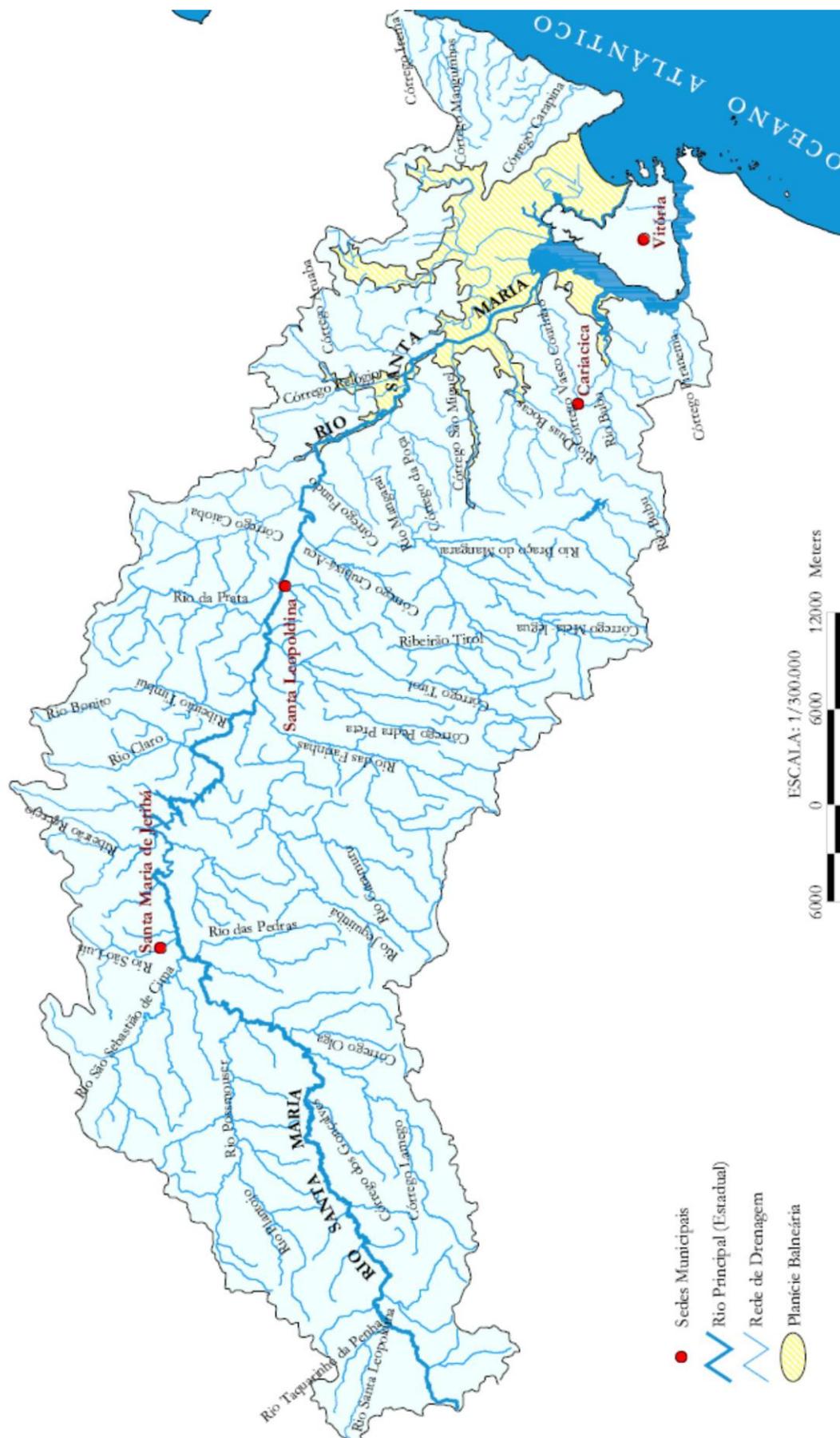


Figura 12: A Bacia do Rio Santa Maria da Vitória – rede de drenagem com detalhamento na base cartográfica do IBGE
 Fonte: IEMA, 2008.

A Bacia do Rio Santa Maria compõe-se de 60 sub-bacias, “(...) delimitadas segundo os divisores topográficos que abrangem os corpos hídricos que deságuam no Rio Santa Maria, na planície balneária ou diretamente no oceano”, totalizando uma área de drenagem aproximada de 1.844 km² (IEMA, 2008). A partir de sua nascente, no município de Santa Maria de Jetibá, o Rio Santa Maria percorre cerca de 122 km, a partir de um desnível de aproximadamente 1.300 m, até desaguar na Baía de Vitória, especificamente na região de manguezal conhecida como Reserva do Lameirão (IJSN, 2001, p. 7), uma das maiores do município de Vitória, e também do Brasil em se tratando de Mangue em área urbana. Os Mangues da foz do rio ocupam cerca de 18 km², o que representa 20% da área de todos os manguezais do Estado (IJSN, 2001, p. 25 e 27). A extensão outrora navegável do Rio Santa Maria, era de aproximadamente 60 km, começando de sua última cachoeira, em Santa Leopoldina, a cerca de 20 m de altitude, passando por Serra e Cariacica, até chegar ao seu último trecho, bastante baixo e plano, formado por 4 km de manguezais na Baía de Vitória, com altitudes inferiores a 5 m (IJSN, 1995, p. 11)¹².

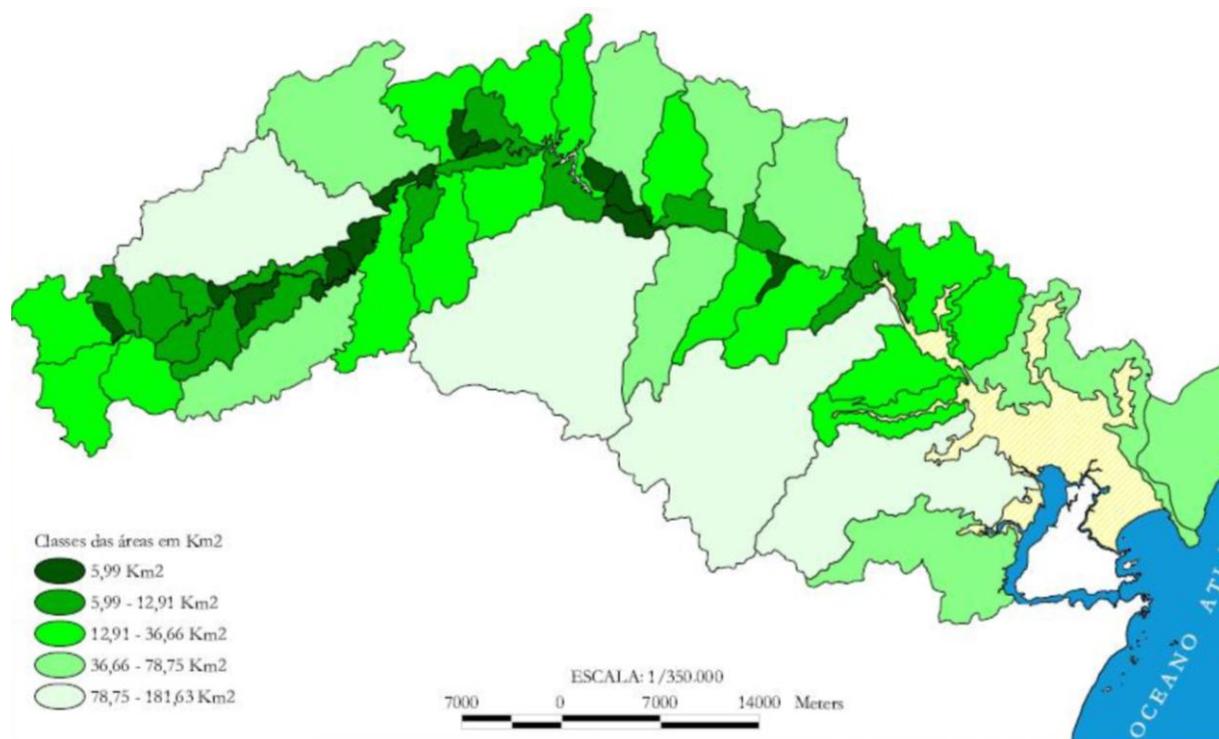


Figura 13: As 60 sub-bacias da Bacia do Rio Santa Maria, divididas por classes de áreas em km²
Fonte: IEMA, 2008.

¹² IJSN. Biblioteca. **Consórcio Intermunicipal para recuperação das Bacias dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu: Expedição Técnica para Atualização do Diagnóstico Ambiental do Rio Santa Maria da Vitória e Adjacências - Relatório.** Vitória, 1995.



Figura 14: Reserva do Lameirão, na foz do Rio Santa Maria da Vitória¹³

Segundo Silva (2007, p. 178), a região serrana do Espírito Santo, onde a maior parte da Bacia se insere, “apresenta características físicas que definem compartimentos de paisagem bastante heterogêneos onde se verificam diferentes situações quanto à altimetria, que varia de 30 a 1.200 m”. Silva (2007, p. 178) considera este fato, assim como o relevo, a oferta de água e a temperatura, “determinantes para a produtividade de seus ecossistemas e para as distintas formas de uso e ocupação do solo”. No seu alto curso, o Santa Maria “atravessa uma zona onde predominam colinas em forma de meia laranja”, e “desenvolve-se sobre vales alargados, onde estão várzeas com disposição alveolar, que ora se alargam ora se estreitam, formadas por deposição de sedimentos a montante de estreitamentos fluviais provocados por barras resistentes ou fundos rochosos” (CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL PARA RECUPERAÇÃO DAS BACIAS DOS RIOS SANTA MARIA DA VITÓRIA E JUCU, apud IJSN, 2001, p.8). Apesar da prática intensiva da agropecuária nos declives, o que deixa vastas áreas suscetíveis à erosão hídrica, percebe-se que os planos de várzeas largas funcionam como detentores de sedimentos, dificultando a transferência destes para os corpos d’água. A transferência de sedimentos é facilitada em situações como enchentes, retificação da calha dos corpos d’água juntamente com condições precárias de manutenção, construção de canais (pela instabilidade da seção retangular dos canais e o conseqüente desmoronamento dos taludes), etc. (CSMJ, apud IJSN, 2001, p. 8).

¹³ Disponível em: <www.vitoria.es.gov.br/.../fotos/lameirao_03.jpg>. Acesso em: 21 mar. 2009.

Dentre os canais, destaca-se o histórico Canal dos Escravos, construído por escravos, que leva parte da vazão de um dos afluentes do Rio Santa Maria diretamente para a Baía de Vitória (IJSN, 2001, p. 9). Esse canal atravessa a Reserva do Lameirão em direção ao município da Serra.



Figura 15: Canal dos Escravos¹⁴

Ao adentrar no seu médio curso, o Rio Santa Maria é barrado, formando o reservatório da Unidade Hidrelétrica (UHE) Rio Bonito. No meio do caminho, é novamente barrado, tendo parte de suas águas desviadas para um conduto subterrâneo de 1.800 m, que alimenta a casa de força da UHE Suíça, situada fora da barragem. Neste ponto, após passar pelas turbinas, a água é devolvida ao Santa Maria (CSMJ, apud IJSN, 2001, p. 8). No seu médio curso, o rio “atravessa uma zona de relevo acidentado, com presença de sulcos estruturais orientados no sentido predominantemente N-S” (IJSN, 2001, p. 8). Pode-se afirmar, de maneira geral, que os vales compridos e muitas vezes estreitos direcionaram a ocupação urbana na região do alto e médio curso do Rio Santa Maria. Segundo Silva (2007, p. 178), “na sua maioria, as áreas urbanas da região se localizam inicialmente nos fundos de vales, onde comumente se encontram os cursos d’água e as áreas onde o relevo, menos acentuado, facilita a construção das moradias” (ver figura 17). No município de Santa Leopoldina tem início o baixo curso, no ponto representado pela última corredeira (ou cachoeira) do rio, conforme já explicitado. Deste ponto até a foz, “(...) as Colinas e Maciços Costeiros dominam a paisagem, traduzindo-se em um

¹⁴ Foto de Edson Reis. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/2248371>>. Acesso em: 21 mar. 2009.

relevo mais suave, até alcançar as planícies litorâneas fluviais e fluvio-marinhas” (CSMJ, apud IJSN, 2001, p. 9). Neste trecho final, o Rio Santa Maria sofre a influência da cunha salina e apresenta suas margens com manguezais, lançando suas águas na Baía de Vitória, onde também vão desaguar o Canal dos Escravos, e os Rios Bubu, Itanguá, Formate-Marinho e Aribiri (CSMJ, apud IJSN, 2001, p. 9).

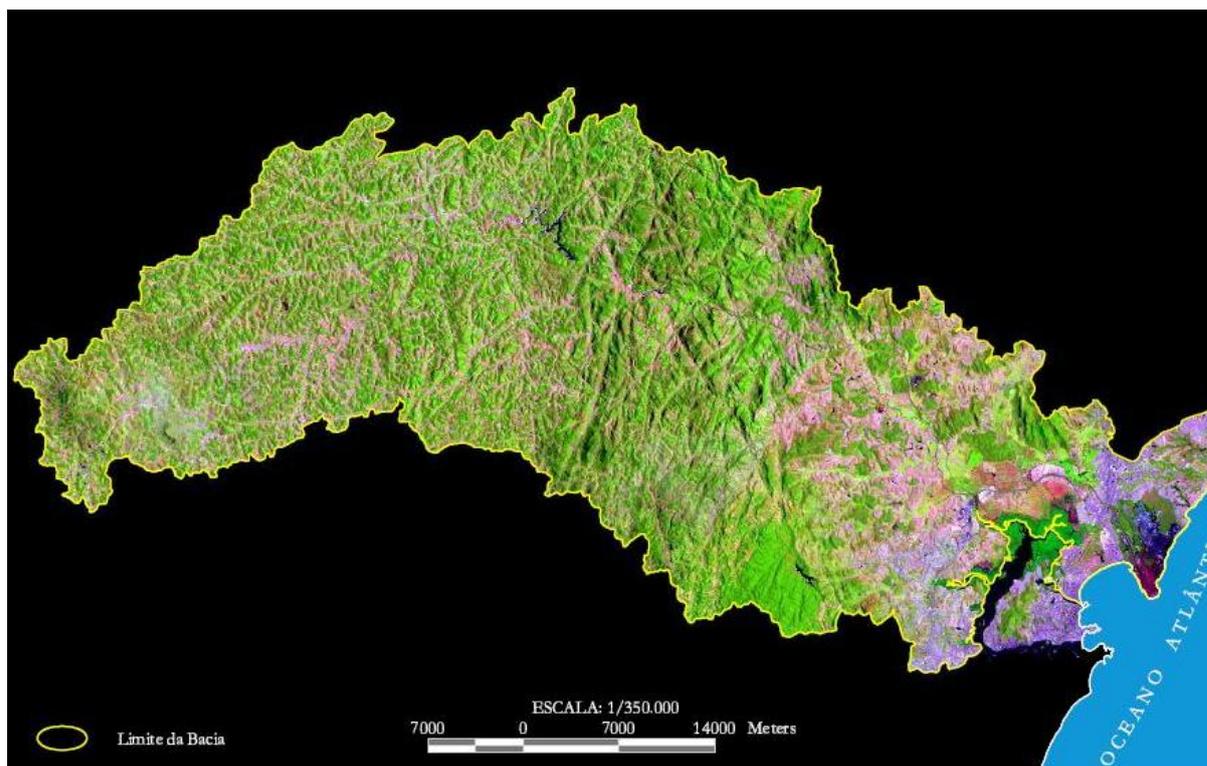


Figura 16: A Bacia vista do Espaço - Imagem do satélite Landsat TM5 do ano de 1999, da área da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria e a Ilha de Vitória
Fonte: IEMA, 2008.

A Bacia do Rio Santa Maria situa-se, quase que integralmente, no bioma Mata Atlântica. A cobertura florestal, em especial na região serrana, “é componente fundamental para o desenvolvimento do ecoturismo, conservação dos solos e manutenção do ciclo hidrológico que sustenta os mananciais que estão a montante dos principais reservatórios que abastecem integralmente aquela região e a Grande Vitória” (IJSN, 2001, p. 25), em parte. Em estudo realizado em 1995, através do *Consórcio Intermunicipal para recuperação das Bacias dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu*, foram encontrados os seguintes tipos de vegetação nativa remanescentes: Comunidades Florestais de Mata Atlântica em distintos estágios de regeneração; Comunidades Vegetais de Restinga; Manguezais; Comunidades Vegetais de Afloramentos Rochosos; Comunidades Vegetais de Campo e Pastagem; e Comunidades Herbáceas Aluviais e Macrófitas (OLIVEIRA, 2003, p. 28).

A cobertura florestal – que é da ordem de 28% da cobertura original – apresenta-se retalhada nas encostas e vales, e raramente há matas nas margens dos rios (IJSN, 2001, p. 25), podendo ser caracterizada como “(...) um mosaico de ilhas de mata, em distintos estágios de sucessão e porte, separadas por estradas vicinais, pastagens, áreas agrícolas, cidades e pequenas localidades”, onde a “diversidade e abundância da fauna nos fragmentos varia de acordo com o estágio sucessional da mata” (IJSN, 2001, p. 25). Ao longo dos anos, os principais fatos e processos que contribuíram para as alterações na cobertura florestal foram: bananais, criação de gado em encostas íngremes e topos de morros, esgotamento do solo, dificultando regeneração, queimadas, cafeicultura, escassa valorização das florestas, fiscalização insuficiente, expansão de áreas urbanas, espaços territoriais protegidos não implantados, dentre outros (CSMJ, apud IJSN, 2001, p. 25).

Nos trechos superior e médio da Bacia, onde a agropecuária se destaca como principal atividade, as sedes municipais são de pequeno porte, e as áreas urbanas mais significativas são as cidades de Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina. Nessa região, a participação no setor industrial é bastante reduzida e tradicional, apresentando alguns estabelecimentos ligados à agroindústria, como, por exemplo, aqueles relacionados à atividade madeireira e aos gêneros alimentícios (IJSN, 2001, p. 24), bem como indústrias de insumos agrícolas (fertilizantes). Já o trecho final da Bacia, engloba Serra, Cariacica e Vitória, cidades que fazem parte da Região Metropolitana da Grande Vitória, região mais importante do Espírito Santo, pois se trata da maior concentração urbana, comercial e industrial do Estado, além de contar com um complexo portuário expressivo no contexto estadual e nacional. Dessa forma, tendo em vista a diversidade da região abarcada pela Bacia (ver figura 20, mapa de uso do solo) suas águas são utilizadas para diferentes fins, como abastecimento urbano, industrial, doméstico rural, geração de energia, irrigação e dessedentação de animais, recreação, lazer e turismo (principalmente em função de suas inúmeras cachoeiras), pesca artesanal e industrial, extrativismo de moluscos e crustáceos (região estuarina), dentre outros usos. (IJSN, 2001, p. 7).

Juntamente com a Bacia do Rio Jucu, a Bacia do Rio Santa Maria se constitui na principal fonte de abastecimento de água da Região Metropolitana da Grande Vitória, tendo a Companhia Espírito-Santense de Saneamento (CESAN) uma barragem de regularização e captação de água próxima à foz do Rio Santa Maria. A

região que compreende as duas Bacias contém cerca de 48,77 % da população do Espírito Santo (IBGE, 2000), e que depende totalmente dos Rios Santa Maria e Jucu (apud IJSN, 2001, p. 23). Nesta região, “estão concentradas mais de 60% das atividades industriais, comerciais e de serviços do Estado, o que gera significativa demanda de água potável para consumo humano e de água bruta para consumo industrial” (IJSN, 2001, p. 24). O Rio Santa Maria “é atualmente o único manancial supridor da região norte da cidade de Vitória, atendendo também à demanda dos balneários de Jacaraípe, Nova Almeida, Praia Grande, Manguinhos e Carapebus” (IEMA, 2008). Na Reserva Biológica de Duas Bocas, localizada no afluente de mesmo nome (Duas Bocas), encontra-se um reservatório de água que abastece grande parte do município de Cariacica. O reservatório (ou represa) possui 50 ha de área, e situa-se a 200 m de altitude (IJSN, 2001, p. 11). A Reserva Biológica de Duas Bocas é uma das mais importantes Unidades de Conservação existentes no perímetro da Bacia, pois possui uma porção significativa dos remanescentes de Mata Atlântica do Espírito Santo. Aliás, a região abrangida pela Bacia do Rio Santa Maria, como um todo, possui importantes remanescentes da Mata Atlântica, com destaque para a região serrana.

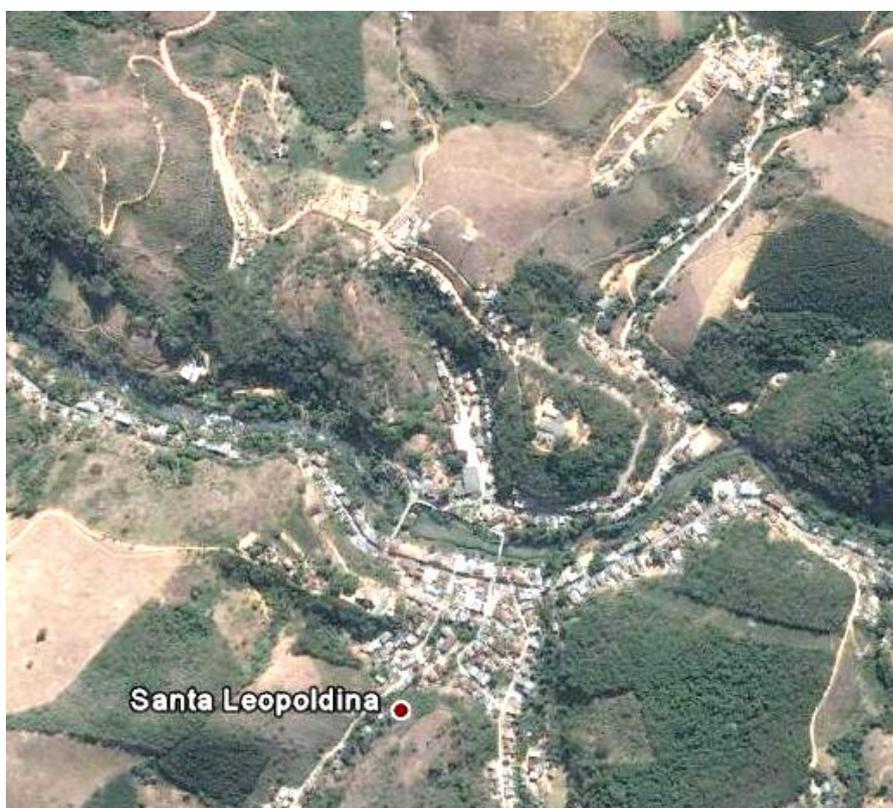


Figura 17: Santa Leopoldina, área urbana mais significativa dos trechos superior e médio da Bacia do Rio Santa Maria, onde predomina a atividade agropecuária
Fonte: Base Cartográfica Google Earth, 2007. Acesso em 3 out. 2009.



Figura 18: Região de Vitória intensamente urbanizada, próxima à foz Rio Santa Maria (acima, à direita).
Fonte: Base Cartográfica Google Earth, 2007. Acesso em 3 out. 2009.



Figura 19: Reserva Biológica de Duas Bocas
Fonte: Assessoria de Comunicação / IDAF¹⁵.

¹⁵ Disponível em: <www.es.gov.br/>. Acesso em: 21 mar. 2009.

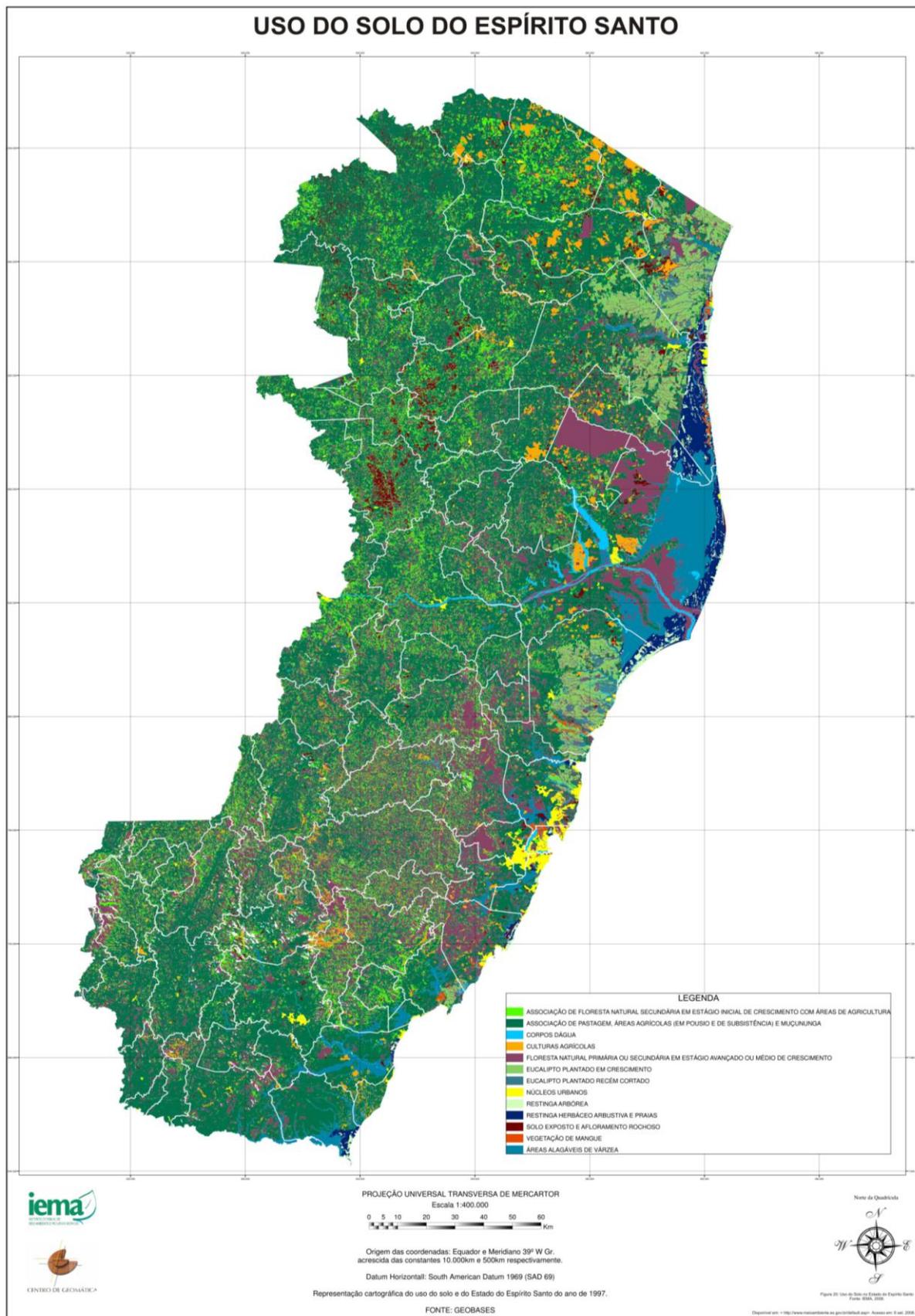


Figura 20: Uso do Solo no Estado do Espírito Santo
Fonte: IEMA, 2008¹⁶.

¹⁶ Disponível em: < <http://www.meioambiente.es.gov.br/default.asp>>. Acesso em: 6 set. 2008.

O Rio Santa Maria se destaca, ainda, na geração de energia elétrica, possuindo duas hidrelétricas, já citadas, a UHE de Rio Bonito, em Santa Maria de Jetibá, instalada em 1959, e a UHE Suíça, em Santa Leopoldina, instalada em 1965 (IJSN, 2001, p. 11). Juntas, são responsáveis por 11% da energia elétrica produzida no Espírito Santo (A GAZETA, 2006, p. 2)¹⁷. Diante dos aspectos gerais abordados até aqui, pode-se afirmar que o Rio Santa Maria da Vitória, e sua respectiva Bacia, têm, ainda hoje, grande importância sócio-econômica no contexto estadual, dentre outros motivos, pela sua localização e aspectos físicos, percorrendo, a partir de grandes altitudes, uma região central importantíssima e diversificada do Estado do Espírito Santo, servindo de suporte tanto para a atividade agropecuária, desenvolvida em seu alto e médio curso, quanto para a atividade industrial, desenvolvida no seu baixo curso, além, é claro de suprir as demandas urbanas e rurais. O fato de percorrer grandes altitudes até certo ponto, e depois seguir até Vitória sem grandes obstáculos, favoreceu o aproveitamento do rio tanto para geração de energia elétrica, quanto como via de comunicação e transporte (no passado), como veremos adiante. Destaca-se, ainda, a importância dessa região no contexto ambiental atual, concentrando grande parte dos remanescentes de Mata Atlântica do Estado, além de conter outros ecossistemas associados, como, por exemplo, o extenso manguezal formado na sua foz.

3.2.2 Contexto Histórico

Possuindo grande trecho navegável até o mar, cerca de 60 km, o Rio Santa Maria foi, durante muitos anos, a principal ligação do interior do Espírito Santo com a capital, Vitória, exercendo um papel importante na produção da territorialidade de uma porção significativa do Estado, desde o início do processo de colonização, no século XIX. A partir do resgate histórico, foi possível constatar que, quando deixou de ser utilizado como corredor viário (devido à consolidação do transporte rodoviário), até então fundamental na dinâmica sócio-econômica capixaba, o Santa Maria tornou-se mera “sobrevivência”, no sentido de elemento que perdeu certa utilidade, função e/ou significado, expressando uma condição mais nova da

¹⁷ 1ª EXPEDIÇÃO Técnica da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória. **A Gazeta**, Vitória, 12 dez. 2006. Caderno Especial, p. 2.

sociedade¹⁸. Desde então, o processo de degradação ambiental, que teve início quando da colonização da região, com a ocupação e o uso contínuo e inadequado dos seus solos, comprometendo os aspectos qualiquantitativos dos recursos hídricos e trazendo prejuízo à biodiversidade (IJSN, 2001, p. 23), foi intensificado. Costa (1982, p. 23) menciona, no livro intitulado *Canoeiros do Rio Santa Maria*, que, desde o início do século XX, o volume d'água do Rio Santa Maria já vinha diminuindo de forma significativa, por certo em decorrência dos impactos ambientais sofridos ao longo do processo histórico de transformações. Deve-se ressaltar a diversidade e singularidade das relações estabelecidas com o rio pelas comunidades encontradas ao longo de suas margens, como, por exemplo, as estabelecidas por Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras/Vitória, os *vértices* desse importante corredor de comércio e pessoas que representou a parte navegável do Santa Maria, até então único e essencial meio de ligação do interior do Estado com a capital, e desta com o resto do Brasil e do mundo, através da atividade exportadora e importadora.

O Rio Santa Maria deu suporte à formação dos primeiros núcleos urbanos do território sob sua influência, contribuindo decisivamente para o crescimento e desenvolvimento dos municípios que integram sua Bacia, da atividade agropecuária, em especial a atividade cafeeira, no caso de Santa Leopoldina, beneficiada com a irrigação pelas suas águas e o escoamento da produção, à atividade comercial (como entreposto comercial) e pesqueira (catadores de mariscos), no caso de Ilha das Caieiras. Ilha das Caieiras desenvolveu-se, basicamente, da vida no Mangue, a partir do aproveitamento de seus fartos recursos naturais a partir de técnicas de pesca e culinária indígena, e como entreposto comercial. A cultura construída ao longo dos anos a partir dessa relação com o Mangue faz de Ilha das Caieiras um lugar de forte identidade. Da mesma forma, a relação com o Santa Maria contribuiu sobremaneira para a construção da identidade de Santa Leopoldina, do seu espaço, da sua paisagem. O casario antigo, as mansões, os grandes armazéns e o mosaico cultural encontrados em Santa Leopoldina atestam a riqueza de seu passado econômico impulsionado por esse recurso de importância estratégica. A Bacia, de

¹⁸ Em Taylor (DICIONÁRIO das Ciências Sociais, 1986, p. 1134), encontramos o termo *sobrevivência* no sentido de “processos, costumes, opiniões, etc., que foram levados pela força do hábito a um novo estado da sociedade, diferente daquele em que tiveram origem, e assim permanecem como provas e exemplos de condição mais nova”. Taylor chama atenção para a “distinção entre mera permanência na cultura e sobrevivência, apelando a esta última os critérios de perda de utilidade, função ou significado”.

forma geral, é muito diversificada culturalmente, pois abrange regiões colonizadas por imigrantes pomeranos, alemães, italianos, suíços, austríacos, tirolezes, holandeses e luxemburgueses, além dos portugueses e africanos.



Figuras 21 e 22: Casario antigo, em Santa Leopoldina e região de manguezal, no entorno da Ilha das Caieiras/Vitória – Paisagem e Cultura (fotos de Margô Dalla e André Abe, respectivamente)
Fonte: IJSN, datas não identificadas.¹⁹

Na cronologia histórica capixaba de Basílio Daemon²⁰, de 1879, a primeira referência ao Rio Santa Maria da Vitória data de 1811, expressando o desejo dos colonizadores de penetração para o interior, através de uma ligação direta com Minas Gerais: “Chega a esta capitania em 19 de agosto d’este anno duas divisões de tropa de linha, mandadas pelo Conde de Palmas, e para o fim de marchar uma para o Norte e outra para o Sul a descobrir o rio Santa Maria e facilitar a comunicação para Minas Geraes (...) (sic)” (DAEMON, 1879, p. 215). De fato, o documento *“Informação que Francisco Manoel da Cunha deu sobre a Província, então Capitania do Espírito Santo, ao Ministro de Estado Antônio de Araújo e Azevedo”*, também de 1811, considerado o primeiro da historiografia capixaba segundo Bittencourt (1989, p. 52 e 53), e que traça um panorama físico, político e sócio-econômico da Capitania, confirma o interesse de comunicação com Minas Gerais a partir do Rio Santa Maria. Neste documento, encontramos a intenção de se construir uma estrada que ligasse Minas Gerais ao Espírito Santo, sendo que esta estaria interligada ao Rio Santa Maria, onde, então, os produtos para exportação desceriam através de canoas, desembarcando na Baía de Vitória (BALESTRERO, 1979, p. 138). Contudo, esta não se fez logo.

¹⁹ Disponível em: <<http://www.ijsn.com.br>>. Acesso em: 28 ago. 2008.

²⁰ DAEMON, B. C. **Província do Espírito-Santo: sua descoberta, historia chronologica, synopsis e estatistica**. Vitória: Tipographia do Espirito-Santense, 1879. Disponível em: <<http://www.ape.es.gov.br/index2.htm>>. Acesso em: 28 ago. 2008.

Em 1814, o governador Francisco Alberto Rubim, enfim, ordena que “fosse rompida e aberta uma estrada que se comunicasse com Minas Geraes, pelo sertão que intermediava as duas capitanias, principiando da Cachoeira do Rio Santa Maria (...)” (DAEMON, 1879, p. 227). A estrada, inicialmente chamada de Estrada Nova do Rubim (posteriormente, após a Independência do Brasil, recebeu a denominação Estrada São Pedro de Alcântara, em homenagem a D. Pedro de Alcântara), partia da primeira cachoeira do Rio Santa Maria (localizada no atual município de Santa Leopoldina), em função do desejo de aproveitar a parte navegável do rio deste ponto até Vitória, indo até a então capital de Minas Gerais, a cidade de Ouro Preto (BALESTRERO, 1979, p. 138). Para Sartório (1996, p. 123), “a importância dessa estrada é algo de extraordinário para o Espírito Santo, porque rompeu o bloqueio da política anteriormente imposta pelos portugueses que evitavam o acesso às Minas Gerais através do litoral do Espírito Santo”. Nesse sentido, a vinda para o Brasil de D. João VI com a família Real, em 1808, foi fundamental, provocando de vez a queda do “interdito proibitório” contra as estradas e às navegações de penetração, e jogando por terra “o sofisma ignomioso dos proclamas colonialistas dominadores ‘quanto mais caminhos, mais descaminhos’, cedendo lugar às iniciativas dos intrépidos trabalhos de abertura de estradas e da liberdade da navegação fluvial” (SARTÓRIO, 1996, p. 118). Contudo, mesmo com a abertura desta estrada, a situação continuou praticamente a mesma para o Espírito Santo, pois os intercâmbios comerciais de Minas Gerais já estavam consolidados, em rotas com as capitanias do Rio de Janeiro, de São Paulo, e até mesmo da Bahia. Além disso, o ciclo do ouro já estava em decadência. Dessa forma, “(...) com a decadência do ciclo do ouro, o comércio de carne, sal e querosene, não foi suficiente para sustentar a manutenção da estrada e os seus quartéis de proteção, tendo o governo abandonado-a por questões econômicas”. Para Sartório (1996, p. 120), coube aos colonos, ao imigrante que chegava, “restabelecer seus caminhos e sustentar o desenvolvimento da região em sua área de influência, com o estímulo da cultura do café”, como veremos adiante.

Desde o início da colonização até meados do século XVIII, quando, então, se instalou o ciclo do ouro, o açúcar foi a base econômica do Brasil. Apesar da Capitania capixaba estar inserida neste contexto econômico, encontra grandes obstáculos para uma inserção competitiva (SILVA, 2006, p. 9). O nordeste atraía o

capital e os “olhares” da Metrópole portuguesa, tendo grande destaque no auge do período colonial açucareiro. Além disso, o Espírito Santo encontrava grandes dificuldades de penetração em seu território, devido ao indígena e à sua fisiografia – densas florestas, rios encachoeirados – (SALVADOR, 1994, p. 16), apresentando baixo contingente populacional e pouco capital para dinamização da economia e ocupação do território. Salvador (1994, p. 36) traz dados de 1589 que sugerem esse contraste social e econômico: enquanto Pernambuco e Bahia apresentavam, respectivamente, 70 e 50 engenhos e *milhares* de habitantes, o Espírito Santo contava com apenas 06 engenhos e *centenas* de habitantes. Contudo, ainda sim o açúcar era a principal perspectiva econômica da Capitania. Em 1620, o donatário Francisco de Aguiar Coutinho conseguiu atrair alguns investimentos da Metrópole, que foram revertidos em engenhos de açúcar e em extração de pau-brasil, dando impulso ao comércio local, e fazendo com que a Capitania gozasse de certa prosperidade, pois contava com solo adequado, cursos d’água e mão de obra relativamente fácil (SALVADOR, 1994, p. 78 e 80). Salvador (1994, p. 76 e 79) relata que, no século XVII, Leonardo Froes e Marcos Fernandes Monsanto vieram da Europa com a intenção de investir em engenhos nas terras capixabas. Leonardo Froes, inclusive, possuía um engenho na embocadura do Rio Santa Maria (FREIRE, 1945, p. 53).

No entanto, a economia açucareira capixaba seria abalada por grandes crises, desencadeadas por alguns eventos, dentre os quais o ataque holandês no início do século XVII e a mudança dinástica na Península Ibérica, na segunda metade do mesmo século, quando romperam-se as relações comerciais com a região do Rio da Prata, trazendo muitos prejuízos ao impossibilitar o comércio das mercadorias aqui produzidas (SALVADOR, 1994, p. 76 e 79). A descoberta das minas de ouro, dando ensejo ao um novo ciclo econômico de destaque no cenário brasileiro, nos séculos XVII e XVIII, não contribuiu para mudar o cenário econômico da Capitania capixaba, pelo contrário, transformou-a em um “posto militar” despovoado e isolado (BITTENCOURT, 1987, p. 21). Como já mencionado, a exploração das minas em Minas Gerais representou isolamento e proibição rigorosa para a abertura de estradas que ligassem o litoral à capitania vizinha, buscando resguardar as minas de ataques e evitar o contrabando pelo litoral capixaba. Assim, “espremido nos limites litorâneos, tanto pela floresta indevassável e proibida, como pelas grandes

capitanias, o Espírito Santo viu passar seu grande momento sem expandir-se” (DAEMON, 1879), e quando finalmente a administração portuguesa resolve incentivar a abertura de estradas de penetração ao interior e capitanias vizinhas, a fase do ouro já estava em declínio.

A ascensão da atividade cafeeira, então, e o posterior fortalecimento do café como produto de exportação em detrimento do açúcar no decorrer século XIX (até meados do século XX, a produção do açúcar, bem como a atividade madeireira, ainda eram a base da economia capixaba, diferente do que acontecia nas Províncias vizinhas), foi primordial para a Espírito Santo, até então sem expressão no cenário nacional. O desenvolvimento da agricultura cafeeira de exportação foi, então, o elemento decisivo de mudança do panorama da economia capixaba e indutor da ocupação do restante do território. Para Bittencourt (1989, p. 27), “o café será, portanto, a mola mestra do reaparelhamento material do Espírito Santo no século XIX”. Nesse período, a província passou por um processo de “modernização”, o comércio se intensificou, e surgiram outras povoações importantes. Além da exportação da produção de café, diversos produtos eram importados, incrementando o comércio interno e com as províncias vizinhas. O comércio mais intenso acontecia na Vila da Vitória, onde aportavam embarcações com produtos vindos das casas comerciais do Rio de Janeiro e da Bahia. De Vitória, os produtos eram comercializados para o interior e para as províncias vizinhas pelos rios e pelo litoral, através de precária navegação por cabotagem. Nesse sentido, o Rio Santa Maria foi fundamental, pela localização privilegiada e pelo percurso navegável.

O governo de Francisco Alberto Rubim (1812-1819) foi importante nesse ciclo de crescimento capixaba, tendo a incumbência de “abrir vias de comunicação com o interior da capitania e desenvolve-la povoando-a (...)” (SARTÓRIO, 1996, p. 119). Destaca-se, no seu governo, a fundação da Colônia de Viana e a construção da já mencionada estrada ligando o Espírito Santo a Minas Gerais, “cuja realização far-se-ia repercutir até mesmo no quadro demográfico do Espírito Santo” (BITTENCOURT, 1987, p. 23), apesar de não ter alcançado, nos primeiros tempos (antes do ciclo do café) os resultados esperados. A franca expansão da economia cafeeira no Estado impulsionou, juntamente com a abolição da escravidão, dentre outros eventos no Brasil e no exterior, a imigração de grandes contingentes populacionais, tanto de mineiros quanto de imigrantes europeus. A província passou a utilizar-se largamente

do plano nacional de importação de mão-de-obra européia, através de companhias organizadas de colonização que lá buscavam milhares de imigrantes, em especial alemães e italianos, para se estabelecerem em núcleos coloniais a serem fundados pelo Governo Central. Dentre as colônias fundadas, estão Santa Isabel, em 1846 e Santa Leopoldina, em 1856. Assim, “pela primeira vez a dinâmica econômica agrícola atraía grandes contingentes populacionais para a região capixaba” (BITTENCOURT, 1987, p.35). O desenvolvimento da cafeicultura vai influenciar, paulatinamente, “o desbravamento da floresta, a imigração européia não-portuguesa e a fixação dessa mão-de-obra [...]” (BITTENCOURT, 1987, p.27), dando origem a diversas povoações espalhadas no território capixaba. O café impulsionou a imigração européia, e esta, por sua vez, segundo Sartório (1996, p. 121), deu início, de fato, a colonização do Espírito Santo.

O café foi o motor das estradas, imigração e colonização, navegação a vapor, estradas de ferro, iluminação pública e particular a gás etc., no século passado [i.e., no século XIX]. Seus efeitos incidirão ainda, decisivamente, nos grandes melhoramentos do início do século XX (...) na iluminação elétrica (...) nos serviços regulares de água e esgoto da Capital, bondes elétricos e ligação ferroviária com o Rio de Janeiro. (BITTENCOURT, 1987, p. 110).

Tradicionalmente, a comunicação entre as povoações e colônias da Província do Espírito Santo e destas com as demais províncias do Império era feita, predominantemente, pelos rios e pelo mar. Assim, na implantação de muitas colônias, não apenas na região do Rio Santa Maria, mas também na região do Rio Doce, dentre outras, levou-se em consideração essa proximidade com os cursos d’água, pois era muito difícil se locomover em meio à densa floresta, por trilhas e caminhos vicinais. A Colônia de Santa Leopoldina, por exemplo, tinha uma localização privilegiada no sentido de ter uma comunicação direta com a capital e seu respectivo porto a partir do Santa Maria, o que proporcionou a esta colônia grande destaque no cenário econômico capixaba, como veremos adiante. Segundo Bittencourt (1987, p. 81 e 87), “dentro das proporções econômicas locais (...), os rios da província e os pequenos portos permitiam-lhe útil cabotagem”, e, apesar das dificuldades decorrentes da navegação fluvial, que fazia com que o transporte da produção cafeeira se transformasse em uma verdadeira epopéia – pois gastava-se muito tempo, e em épocas de estiagem algumas embarcações encalhavam e o tráfego fluvial ficava interrompido durante meses –, os rios se configuraram como o

principal meio de transporte para o escoamento da produção e também para o deslocamento dos viajantes.



Figura 23: Deslocamento de pessoas pelo Rio Santa Maria, data não identificada²¹.

Em 1860, D Pedro II, acompanhado da Imperatriz D. Tereza Cristina e de sua comitiva, fez uma viagem ao Espírito Santo, quando, “(...) fazendo uso dos mais variados e desconfortáveis meios de locomoção – o vapor, a galeota, a canoa, a cavalo, a pé (...) visitou não só a nova e a velha capital como quase todas as populações mais importantes da Província” (ROCHA, 1980, p. 8), dentre as quais a colônia de Santa Leopoldina. Após visitar Vitória e Vila Velha, onde foi recebido sob intensa aclamação da população, seguiu viagem para o interior, subindo a desembocadura do Rio Santa Maria no vapor Pirajá, que “(...) atravessou em pouco tempo o estuário do Lameirão, até a Ilha das Caieiras”, e, “(...) pouco adiante, no Porto da Pedra, minúscula povoação, (...), transferiram-se para uma grande canoa, com um toldo de linho na popa e forrada de macios colchões de crina de animal, destinados a amenizar aquela viagem noturna” (ROCHA, 1980, p. 90). Durante suas viagens, D. Pedro II costumava examinar a paisagem e descrevê-la, através de anotações e croquis. A caminho do Rio Santa Maria, chamou sua atenção o Mestre Álvaro, soberano na paisagem, que, segundo ele, se via “com tempo claro até 60 milhas ao mar” (ROCHA, 1980, p. 34). Sobre o percurso de 60 quilômetros da viagem, D. Pedro II resumiu em poucas linhas: “O rio é muito tortuoso e às vezes as varas não tocavam o fundo, grande a correnteza por estar muito cheio; mata pelas margens; bastante mosquitos” (ROCHA, 1980, p. 91). Esta viagem à Província do Espírito Santo proporcionou, de forma geral, o incremento da imigração, pois D.

²¹ Disponível em: <<http://www.santaleopoldina.es.gov.br>>. Acesso em: 19 maio 2009.

Pedro II, posteriormente, viajou à Europa, onde negociou a vinda de muitos imigrantes, em especial de origem italiana (SARTÓRIO, 1996, p. 121).

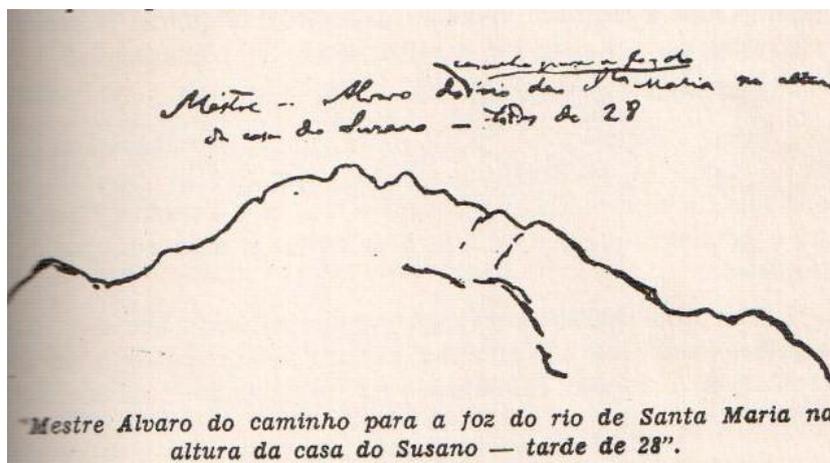


Figura 24: Croqui do Mestre Álvaro e descrição de D. Pedro II, em 1860
Fonte: ROCHA, 1980, p. 91.

O relevo acidentado daquela região que começava a ser ocupada, “obstacularizava bastante a construção de estradas de rodagem”, e o “Santa Maria, por sua vez, de baixo calado, não apresentava boas perspectivas à navegação a vapor, de que se cogitava àquela época” (BITTENCOURT, 1987, p. 44). Dessa forma, por um longo período, todo o comércio exportador e importador da região central serrana do Espírito Santo (principalmente relacionado ao café), dos centros de produção até o ponto em que o Rio Santa Maria deixa de ser encachoeirado, em Santa Leopoldina, se fazia por meio de tropas de burros. Esse tipo de transporte era muito difícil de ser feito, devido ao relevo bastante acidentado daquela região, que impedia a utilização de carros de boi. A partir daí até o Porto de Vitória, o transporte era feito por meio de grandes canoas (COSTA, 1982, p. 17). O Porto do Cachoeiro, na Colônia de Santa Leopoldina, surge justamente no local onde acontecia essa troca dos sistemas de transportes. Em decorrência da permanente circulação de pessoas e mercadorias, ali passaram a se instalar armazéns de carga, postos de abastecimento e ranchos de tropa, dando origem a um povoado bastante importante, que exercia grande influência sobre as colônias vizinhas e polarizava todas as atividades comerciais, tanto que passou a ser considerada a sede da Colônia de Santa Leopoldina. Em 1867, tornou-se oficialmente a sede da Colônia de Santa Leopoldina, recebendo a denominação “Cachoeiro de Santa Leopoldina” (COSTA, 1982, p. 17). Segundo Costa (1982, p. 17), o movimento de exportação e importação se manteve em um ritmo intenso, durante aproximadamente cinquenta anos.



Figura 25: Tropeiros parados em frente à venda de João Berihoff, em 1870, Santa Leopoldina
Autor: Albert Dietze²².



Figuras 26 e 27: Porto do Cachoeiro em 1870 e em 1873, respectivamente
Autor: Albert Dietze²³.



Figura 28: Sede da Colônia de Santa Leopoldina
Fonte: Acervo pessoal Renata Hermann de Almeida – data e autor não identificado.

²² Disponível em: <<http://www.santaleopoldina.es.gov.br>>. Acesso em: 19 maio 2009.

²³ Idem.

Em pouco tempo, Cachoeiro de Santa Leopoldina se tornou o maior empório comercial do Espírito Santo, e o porto, devido a sua grande importância, recebeu esforços governamentais quando “(...) a navegação a vapor, que representava a modernização do transporte aquaviário, era a perspectiva aguardada” (BITTENCOURT, 1987, p. 88). A cafeicultura possibilitou o crescimento econômico e material do Espírito Santo, mas exigiu, em contrapartida, investimentos em infraestrutura viária (navegação, rodovias e ferrovias), que era bastante deficiente, o que comprometia o desenvolvimento e a competitividade da economia cafeeira. A primeira tentativa de navegação regular pelo Rio Santa Maria se deu através do contrato firmado com a Companhia Cearense de Navegação, inaugurando a linha Vitória – Porto do Cachoeiro, que abrangia também Vila Velha, Itaquari e Cariacica. O empreendimento vigorou por pouco tempo, quando o contrato com a companhia foi rescindido por descumprimento do serviço em algumas localidades (BITTENCOURT, 1987, p. 88). Para Bittencourt (1987, p. 88), ao que tudo indica, não se efetivou a navegação regular do Santa Maria, apesar do interesse demonstrado por outras companhias, e, de forma geral, as “dificuldades de navegação foram as causas do fracasso do empreendimento, não se conseguindo substituir as grandes canoas no transporte do café”. Nas primeiras décadas do século XIX, o governo também procura incentivar a navegação regular pelo Rio Doce, outro rio bastante importante e estratégico para a economia capixaba, na ligação com o interior e no escoamento de produtos. Não foram alcançados os resultados esperados, mas, indiretamente, contribuiu para abertura de estradas, construção de pontes e novas fazendas (BITTENCOURT, 1987, p. 82)

No tocante à infra-estrutura rodoviária, pode-se dizer que até então a estrada construída no governo Rubim era a única mais estruturada, mas que, no entanto, perdeu o apoio governamental em 1830. Entre 1869 e 1870 o governo provincial procura captar recursos para aplicar nesta e em outras estradas, e, com o desenvolvimento das colônias de imigrantes e a necessidade de maior comunicação com centros populosos, deu início a uma “política de construção de estradas”. Somente para Santa Leopoldina, por exemplo, onde se localizava o importante Porto do Cachoeiro, convergiam cinco estradas ligando-a com outras colônias, com Vitória e com Minas Gerais (BITTENCOURT, 1987, p. 75 a 78; SIQUEIRA, 1984, p. 44 e 45). Com relação à construção de ferrovias, que nesse contexto de expansão

cafeeira ganhou importância em todo o Brasil, data de 1871 os primeiros estudos ferroviários no Espírito Santo, quando os governantes capixabas intencionavam conectar o Estado a Minas Gerais, atraindo o escoamento dos produtos mineiros. A falta de apoio do Governo Central à construção de pequenas ferrovias, como seria o caso das ferrovias capixabas, fazendo com que se dependesse da iniciativa privada, acarretou um atraso na implantação de ferrovias no território capixaba, que começaram a ser efetivadas apenas no período republicano, a partir da acumulação de capitais (BITTENCOURT, 1987, p. 91 a 94).

O fato é que, apesar dos esforços governamentais para melhorar a infra-estrutura viária capixaba, com a construção de estradas, as tentativas de implantação de vias férreas e modernização da navegação fluvial, ainda assim, por um longo período, os rios, através da simples navegação por canoas ou embarcações similares, foram imprescindíveis. As estradas, de forma geral, eram precárias e algumas delas, inclusive, ficavam inundadas durante certas épocas do ano. Além disso, na década de 1970, por exemplo, algumas localidades importantes ainda não eram servidas por estradas de rodagem, e assim, “como quase todas unidades produtivas localizavam-se às margens ribeirinhas, únicas vias de penetração, praticamente, canoas e demais embarcações de pequeno e médio porte serão os principais veículos de transporte” (BITTENCOURT, 1987, p. 76). Nesse sentido, o Rio Santa Maria se destacou ao se configurar como uma via de comunicação que possuía uma localização estratégica, ao ligar o interior do Estado (especificamente uma região central serrana importante no contexto econômico capixaba, especialmente, em função do café), diretamente com o Porto de Vitória, na capital.

Em 1951, segundo Costa (1982, p. 23), as águas do Rio Santa Maria já tinham minguado consideravelmente. Isso vinha acontecendo, segundo o mesmo autor, desde a década de 1920. Mas, já antes dessa diminuição, “não davam acesso a embarcações de grande calado (...)” (COSTA, 1982, p. 23). Portanto, o tráfego fluvial era feito em canoas longas e estreitas, de vários tamanhos. Eram feitas de madeira, por artífices brasileiros, e todas elas tinham uma denominação própria pintada na proa, escolhida, na maioria das vezes, por inspiração sentimental (COSTA, 1982, p. 23, 24 e 27), como Julieta, Flor de Santa Leopoldina, Olga, etc. (LOUREIRO, 1984, p. 3). A canoa “tinha dois estrados. Um ligeiramente acima do fundo, para proteger a carga contra infiltrações capazes de avariar a mercadoria. O outro era sobreposto à

carga e servia de piso aos canoeiros (...). Ainda, “na popa, entre a banquetta do mestre e a extremidade do estrado superior, ficava a estância, pequeno espaço livre onde podiam viajar, com relativo conforto, até dez passageiros de ‘primeira classe’, com direito a toldo” (COSTA, 1982, p. 24). Dentro da canoa havia três apetrechos, com funções auxiliares específicas: a caixa do mestre, de madeira, onde o mestre guardava seus pertences, a correspondência particular das firmas comerciais e as somas elevadas em moeda corrente; o buzo, um chifre de boi pelo qual o canoeiro soprava, obtendo um som semelhante a um mugido, que anunciava e identificava a canoa “muito antes que ela, vencendo as sinuosidades do rio, apontasse alegremente na última curva...”; e, por fim, o caldeirão de ferro, onde os canoeiros preparavam suas refeições em terra, durante as paradas (COSTA, 1982, p. 26).



Figura 29: Canoeiros transportando café pelo Rio Santa Maria, em 1920²⁴

Para Medeiros (2008)²⁵, os tropeiros e canoeiros foram os agentes do progresso econômico da região polarizada pelo Rio Santa Maria: “Se a tropa foi importante para transportar do interior para Santa Leopoldina a produção de café do município, os barqueiros do Rio Santa Maria foram vitais para levá-la a Vitória. Eles desciam com canoas que transportavam, em média, 120 sacas de café e voltavam de Vitória com mercadorias para os comerciantes da região”. Nas horas de repouso, tropeiros e canoeiros estavam sempre se relacionando, trocando idéias, impressões, costumes. As tropas chegavam ao Porto do Cachoeiro, descarregavam o café, descansavam por um período, e só então regressavam às colônias levando inúmeras mercadorias para consumo. Esse movimento constante de carga e

²⁴ Disponível em: <<http://www.camaraserra.es.gov.br>>. Acesso em: 18 set. 2008.

²⁵ Disponível em: <<http://www.seculodiario.com/etnias/tiroleses/index08.htm>>. Acesso em: 22 set. 2008.

descarga, trabalho pesado, também acontecia com o serviço fluvial (COSTA, 1982, p. 49). Porém, Costa (1982, p. 50) acredita que o canoeiro, “sem chegar a constituir casta privilegiada, tinha, contudo, a superioridade inequívoca de sua vida anfíbia. Homem, como qualquer, em terra, possuía também o domínio das águas e privava com o mundo exterior no cosmopolitismo marítimo”. O canoeiro era de fundamental importância porque dele tudo dependia, nada era possível vender ou adquirir sem sua intermediação, não somente no interior como também na própria sede citadina, “(...) era o elemento de ligação entre todos os outros e o resto do mundo (...)” (COSTA, 1982, p. 48).

Os canoeiros, além da carga de café, também transportavam passageiros. Transportar viajantes era mais vantajoso porque era uma “carga” muito mais lucrativa que o café. As despesas referentes ao almoço e ao jantar dos canoeiros, feitos no caldeirão (geralmente o mesmo prato, composto de feijão, carne seca e toucinho), eram por conta do proprietário da canoa, mas quando o lucro extra proporcionado pelo transporte de passageiros era considerável, os canoeiros podiam variar o cardápio por conta própria, fazendo suas refeições em pensões encontradas ao longo do rio (COSTA, 1982, p. 52 a 54). Para descer o rio era utilizado o remo, e para subir o rio era necessária a utilização de varas, cuja operação era bastante difícil e “tinha de prosseguir sem intervalos porque, de outro modo, a canoa perdia velocidade e era arrastada para trás pela corrente (...)” (COSTA, 1982, p. 57 e 58). O hábito de “varejar”, apoiando a vara ao tórax, “determinava a formação de um calo extenso e volumoso no peito, distinguindo-se, à primeira vista, se o canoeiro era remo norte ou remo sul” (COSTA, 1982, p. 57 e 58). Esse calo, depois de consolidado, até servia de proteção no trabalho, o que fazia com que, uma vaga de remo norte nunca fosse aproveitada por um remo sul, e vice-versa, mesmo que o canoeiro estivesse desempregado. As horas de partida eram sempre calculadas em função das marés, de modo que, na descida, a canoa chegasse ao estuário em maré vazante e, na volta, subisse o rio durante a maré cheia (COSTA, 1982, p. 57 e 58).

Geralmente, as canoas pertenciam às grandes firmas comerciais, que delegavam aos chamados “mestres” as funções de comandante, decidindo todas as questões técnicas e administrativas, além de contratar e pagar os remadores; piloto da canoa, na qual usava um remo que lhe servia de leme; e comissário, cabendo a ele

conduzir os documentos da carga, conferir os recebimentos, preparar o caldeirão, dentre outras responsabilidades. Os demais canoeiros recebiam outras denominações profissionais, como proeiro, contra-proa, sota-proa e fogão, conforme a sua posição na canoa. Também era comum, além de seu verdadeiro nome, cada canoeiro possuir um apelido, um “nome de guerra” pelo qual era usualmente chamado. Segundo Costa (1982, p. 55 e 56), “os mestres viviam em boa camaradagem com seus comandados”, que eram sempre ouvidos antes que fosse contratado um novo canoeiro, bem como entravam em acordo sobre os horários das refeições, do repouso e das saídas.

Quase todos os canoeiros eram fumantes (de cigarros de palha, cachimbos), e não raro estavam sempre bebendo, tanto aguardente da terra como bons vinhos europeus, acessíveis em função da farta importação de que eram agentes (COSTA, 1982, p. 55 e 56). Outra característica comum entre eles era o uso de algumas expressões, constituindo uma linguagem própria, referente às manobras a serem executadas e às situações enfrentadas durante a viagem. Os esforços excessivos, a predominância da bebida sobre a alimentação e as noites perdidas eram alguns dos fatores que contribuía para a predisposição dos canoeiros às moléstias. Além disso, estavam freqüentemente sujeitos a doenças como, por exemplo, a malária (COSTA, 1982, p. 60). Porém, Costa (1982, p. 61) constatou durante encontros com ex-canoeiros, quando da elaboração do livro *Canoeiros do Rio Santa Maria*, que “o canoeiro que não morria moço, era um forte. (...) Nenhum deles é fraco ou doentio. Estão todos rijos e aparentam menos idade do que o real”.

É possível que sua facilidade em despreocupar o espírito os tenha auxiliado a compensar o tremendo desgaste de energias a que eram diuturnamente submetidos. De fato, no conjunto das atividades de trabalho, em Santa Leopoldina, a parte que cabia aos canoeiros era a mais divertida, embora não fosse a mais leve, nem a mais lucrativa. Enquanto os colonos, negociantes e tropeiros permaneciam meses e anos seguidos no cumprimento diário das mesmas obrigações, vendo todos os dias as mesmas pessoas, comendo os mesmos pratos e arrastando as mesmas conversas, os canoeiros escapavam àquela monotonia, graças às viagens constantes ao litoral, onde podiam faltar-se de novidades, travar relações novas, divertir-se, enfim (COSTA, 1982, p 61).

O trabalho árduo exigia constantes períodos de descanso, quando refaziam as forças e também se divertiam, principalmente através de jogos de cartas. O jogo mais popular entre eles era o *jogo do buzo*, jogado com quatro caroços de milho, no qual se faziam apostas em dinheiro. Outro passatempo era a música. Apesar da falta de acompanhamento instrumental, devido ao espaço na canoa sempre reduzido e a

carga pesada comprometerem o transporte adequado dos violões e violas, costumavam cantar em cômico, a duas vozes, as chamadas *toadas*, o que acontecia também durante o trabalho, entre uma remada e outra. Eram músicas de letras muito simples, mas com uma “expressiva e sentida inflexão de cada frase melódica”, não fugindo ao tipo comum das canções brasileiras do gênero encontradas no restante do país, apesar de não deixarem de apresentar algumas características interessantes (COSTA, 1982, p. 62). E assim, quando pernoitavam na margem do rio, “(...) em terra, esgotados pela faina do dia, vão logo dormir, é o que pensamos. Mas, não. É necessário, antes, espaiar um pouco, esquecer as fadigas e preocupações, desafogar o peito. Num desabafo, as velhas toadas se farão ouvir por muitas horas (...)” (COSTA, 1982, p. 63):

Ô bêra do ri... (o)
 Ô bêra do ri... (o)
 Bêra do rio,
 Lugá de banho gosto... (so)
 Eu vou morá nas Alago... (a)
 Tanta gente boa...
 Tanta gente boa!...²⁶ (COSTA, 1982, P. 71)

Apesar do trabalho intenso, para os canoieiros, o Rio Santa Maria era fonte de inspiração e navegar por ele sempre era motivo de festa, quando se divertiam e confraternizavam com os colegas cantando e fazendo composições musicais (A GAZETA, 1984, p. 3)²⁷. “Rema Remador, eu gostei de te remar, eu gostei de ver barqueiro no balanço do mar”: é com essa canção que Darci Florenço Vieira, ex-canoieiro de 84 anos, relembra o período em que transportava riquezas pelo Santa Maria (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 14)²⁸. Ele conta: “Sempre quando a gente chegava em Santa Leopoldina ou em Vitória, começávamos a cantar. Era bonito, pois todos vinham ver os canoieiros chegando, principalmente nossas famílias” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 14). Contudo, apesar das cantorias e do salário melhor que o serviço na roça, ele não se esquece das adversidades por quais passavam os canoieiros durante as viagens: “Às vezes, tínhamos que sair do rio para atravessar o mar, que era agitado. Alguns barcos já viraram e afundaram com canoieiros. Além das cobras que pulavam dentro dos barcos e dos muitos marimbondos” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 14).

²⁶ Toada *Bêra do Rio*, autor desconhecido.

²⁷ *Um passeio pelo rio Santa Maria lembra a história dos canoieiros.*

²⁸ 1ª Expedição Técnica da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória.

Com a construção das estradas e rodovias ligando os diversos municípios, dando ensejo a uma política que priorizava o sistema rodoviário, o transporte pelo Rio Santa Maria começou a diminuir, fazendo com que, conseqüentemente, entrassem em declínio as atividades dos canoieiros, até desaparecerem por completo. Nos primeiros tempos, resistiu-se bravamente, até porque as estradas eram muito precárias. A estrada paralela ao Rio Santa Maria, por exemplo, ficava intransitável por longos períodos em decorrência de inundações em épocas de chuva. Além disso, devido à inexistência de uma ponte ligando o continente à ilha e ao porto de Vitória, os caminhões que chegavam dependiam dos serviços de estiva dos canoieiros. As canoas, sem perda de tempo e dinheiro, ligavam-se diretamente ao armazém do porto. Mas, a construção da ponte metálica Florentino Avidos (1928), a ampliação do sistema rodoviário e, posteriormente, a substituição da velha estrada que sofria inundações periódicas por uma moderna rodovia, representaram o golpe fatal para os canoieiros (COSTA, 1982, p. 43).



Figura 30: Estrada Vitória-Serra, 1926 – autor não identificado
Fonte: BARROS, 2002, p. 101.

Após mostrar um breve panorama histórico geral, e em seguida, especificamente, destacar um personagem importante no contexto do Rio Santa Maria, o canoieiro, faz-se interessante mostrar, também, a ótica dos viajantes estrangeiros em relação a esse manancial. Os relatos de viajantes estrangeiros são importantes porque mostram uma visão diferente daquelas contidas em relatórios oficiais de governo. Segundo Rocha (2004, p. 20)²⁹, pode-se distinguir, com relação ao Espírito Santo,

²⁹ Prefácio de Gilda Rocha, contido na obra *Viagem à Província do Espírito Santo*, de Johann Jacob Von Tschudi, republicada pelo Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, como parte da Coleção Canaã.

dois tipos de literatura de viajantes estrangeiros. Aqueles que aqui chegaram sem nenhuma vinculação com o governo de seus países de origem, buscando apenas conhecer e narrar suas impressões de viagem; e aqueles que visitaram a Província oficialmente, enviados pelos governos de seus países para cumprir uma determinada missão: “oferecer aos governos aos quais serviam um retrato fiel (ao menos assim lhes parecia) das condições em que aqui viviam seus compatriotas” (ROCHA, 2004, P. 20). Neste segundo grupo destaca-se Johann Jacob Von Tschudi, o Barão de Tschudi, suíço, filósofo e naturalista também diplomado em medicina, além de autor de inúmeros trabalhos importantes de cunho científico.

Tschudi fez duas viagens à América do Sul, que deram origem à obra *Viagens à América do Sul*. O Brasil foi visitado na segunda viagem, sendo que o Espírito Santo em 1860, mesmo ano da viagem de D. Pedro II ao Estado, quando possuía apenas três colônias de imigrantes: Santa Isabel, Santa Leopoldina, as duas estabelecimentos oficiais, e Rio Novo, empreendimento particular (ROCHA, 2004, p. 19). A viagem resultou em relatórios oficiais onde expôs, com contundência, a situação difícil em que viviam os colonos, devido a vários fatores, dentre os quais a “má escolha de locais para assentar os colonos, promessas de um eldorado que não existia, superfaturamento nas obras dos núcleos coloniais, (...), enriquecimento ilícito, funcionários mal preparados para exercer funções, falta de instrumentos apropriados para medição de lotes, dificuldade de comunicações entre núcleos coloniais (...)” (ROCHA, 2004, p. 21). Primeiramente, Tschudi e sua comitiva visitaram a Colônia de Santa Isabel, regressando depois à Vitória, onde uma grande canoa já os aguardava para subir o Santa Maria em direção à Colônia de Santa Leopoldina, conforme descrição do próprio Tschudi:

A canoa muito grande e bela, com um teto de lona e, em função das precauções do presidente, equipada com colchões e um cesto cheio de mantimentos, foi empurrada adiante por quatro negros enormes e dirigida por um quinto. Rapidamente cortamos a baía do Lameirão e entramos no rio Santa Maria. Seu curso é bastante lento e não opõe à viagem em direção às montanhas qualquer obstáculo especial. Não muito longe de sua foz, ele recebe de sua margem esquerda o riacho Carapina e um pouco mais adiante a oeste, na margem direita, fica o Porto da Pedra (...). Até este ponto há água navegável suficiente mesmo para navios a vapor com um calado não muito profundo. (...) (TSCHUDI, 2004, p. 69)³⁰.

³⁰ Republicação da obra *Viagem à Província do Espírito Santo: imigração e colonização suíça – 1860* pelo Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, como parte da Coleção Canaã. Publicada originalmente entre 1866 e 1869, em língua alemã.

Em Santa Leopoldina, diversos colonos já o aguardavam para formularem suas queixas. Em seu relatório, Tschudi (2004, p. 33) faz severas críticas à qualidade do solo da área escolhida para estabelecer a colônia: “(...) em tais condições não se pode falar de fertilidade, em geral, e confesso que tirando as margens arenosas do mar e os campos pedregosos, raramente vi um solo tão ruim quanto o de Santa Leopoldina. As tristes experiências dos colonos testemunham cabalmente essa esterilidade”. Relata, ainda, que “as margens do rio Mangaraí, de sua confluência com o rio Santa Maria até a colônia, são compactamente habitadas por uma população agrícola, bem mais que a do rio principal já que o solo ali recompensa o trabalho com mais abundância” (2004, p. 71). Para Tschudi (2004, p. 71), “parece inconcebível que o Governo Imperial tenha escolhido essa fatal localidade para uma colônia, numa Província tão rica em regiões muito férteis”, e ele tenta encontrar razões para essa escolha partindo-se do fato de que o Governo, desejando fundar uma colônia na Província muito pouco povoada do Espírito Santo, considerou aproveitar as terras do Governo com meios de comunicação fáceis e não muito distante da capital, condições estas encontradas ao longo do Rio Santa Maria.

Tschudi (2004, p. 71) mostrou-se bastante surpreso ao encontrar relatórios oficiais assinalando a extrema fertilidade dessa área, dentre os quais o relatório do presidente Pereira Passos, que nunca vira a região, mas enviou ao Governo um parecer muito favorável. Outras críticas feitas por Tschudi (2004, p. 75) relacionaram-se à administração da colônia, que considerava lamentável, e ao procedimento agrícola que era utilizado no preparo do solo para a primeira cultura. Segundo ele, esse procedimento “com enxada e fogo é o mais pernicioso nas condições existentes em Santa Leopoldina”, porque “o fogo violento usado nas queimadas da floresta destrói em parte a frágil camada de húmus e as substâncias orgânicas (...)” (TSCHUDI, 2004, p. 75). Além disso, através da derrubada das árvores, os declives íngremes das montanhas ficavam “expostos à total influência dos fortes aguaceiros tropicais que arrastam as melhores partes dos campos cultivados para dentro do rio Santa Maria que as deposita, por fim, no Lameirão, na baía de Vitória” (TSCHUDI, 2004, p. 75). Nos relatórios de Tschudi, ficou evidente que ele não vislumbrava nenhum futuro para a Colônia de Santa Leopoldina, principalmente devido à “baixa fertilidade do solo”. O fato é que, independentemente da utilização de práticas agrícolas negativas, conforme descrito acima, e da suposta

infertilidade do solo, Tschudi revelou-se um mau profeta, pois “o desenrolar dos acontecimentos mostrou que, apesar das dificuldades iniciais, Santa Leopoldina alcançou um expressivo progresso populacional e econômico, chegando mesmo a ocupar o lugar de 2º maior município exportador de café do Estado em 1896 (TSCHUDI, 2004, p. 22).

Saint-Hilaire, ao contrário de Tschudi, não visitou o Brasil em missão oficial. Mas também publicou relatórios de suas viagens pelo país, que muito contribuiu para o conhecimento da Natureza brasileira ao formar uma extensa coleção de material botânico e zoológico. Também fez inúmeras observações de valor para a Geografia, a História e a Etnografia brasileira. Permaneceu no Brasil de 1816 a 1822, visitando diversos estados, dentre os quais o Espírito Santo, cuja viagem relata na obra *Segunda Viagem ao Interior do Brasil: Espírito Santo* (SAINT-HILAIRE, 1974, p. 1). Nela, faz algumas referências ao Rio Santa Maria, especialmente quando caracteriza a região da Baía de Vitória, como no trecho “muitos rios lançam-se na bahia, no entanto, com exceção do de Santa Maria, tem pouca importância” (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 93).

Charles Frederick Hartt, outro viajante estrangeiro que veio com o objetivo de desenvolver estudos relativos ao Brasil, realizou aqui duas viagens, entre 1865 e 1867, quando estudou a geologia e a geografia física do país (HARTT, 1941, p.2). Ele também faz referência ao Rio Santa Maria ao caracterizar a Baía de Vitória: “(...) alcança-se então a entrada de um canal estreito e irregular – o estuário ou baía do Rio Santa Maria – que se estende para oeste entre colinas de gnais (...)” (HARTT, 1941, p. 89). Além de descrições minuciosas, o geólogo também fazia esboços das paisagens que encontrava, como, por exemplo, o que retrata o Mestre Álvaro juntamente com o estuário do Rio Santa Maria (ver figura 31). Ao falar sobre a Colônia de Santa Leopoldina nos seus relatos, transcreve alguns trechos do relatório da viagem de Tschudi à região, nos quais ele faz referência à péssima escolha do lugar para estabelecer a colônia. Hartt corrobora com Tschudi em relação à infertilidade das terras: “Não pode haver dúvida que um lamentável engano foi cometido em estabelecer a colônia em uma região tão má. As terras da parte central da Província do Espírito Santo são muito pobres, ao passo que os do norte e sul são muito férteis (...)” (HARTT, 1941, p. 105).

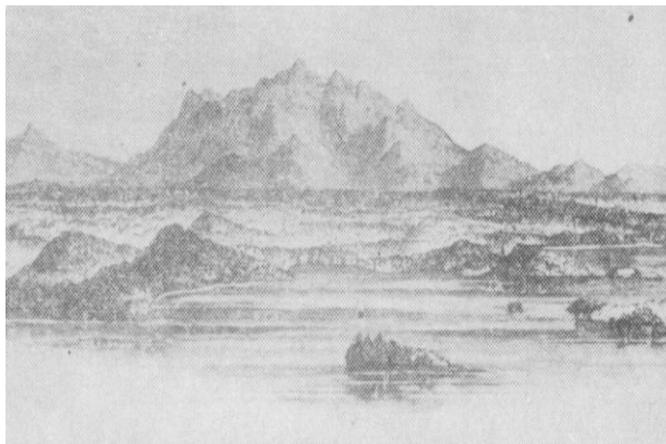


Figura 31: Esboço de Hartt retratando o Mestre Álvaro e o estuário do Rio Santa Maria
 Fonte: ROCHA, 1971, p. 181.

A Princesa Teresa da Baviera, cuja viagem ao Brasil resultou no livro *Minha Viagem nas regiões tropicais do Brasil*, escrito em forma de diário e amplamente ilustrado, percorreu a Província do Espírito Santo em 1888, utilizando-se, predominantemente, canoas (ROCHA, 1971, p. 134). Acerca do trecho da viagem empreendido no Rio Santa Maria, escreve: “(...) nas primeiras duas horas de viagem, a canoa passou o Lameirão a remo e, entrando no Rio Santa Maria, foi impulsionada por grandes varas que atingiam o fundo. Patos andavam no leito do rio, cada vez mais raso. Pelas margens voavam gaivotas e passarinhos. De vez em quando, a canoa passava por outra do mesmo tipo, que descia o rio, levando mulheres e crianças, ou carregadas de sacos de café” (ROCHA, 1971, p. 135). Isso foi reproduzido por ela em uma gravura de alto rigor técnico e artístico, onde aparece, mais uma vez, o Mestre Álvaro dominando a paisagem, além do trânsito de canoas no desaguadouro do rio. O desenho, portanto, enfatiza a importância desse rio no escoamento de pessoas e mercadorias, cujo constante movimento despertou sua atenção.

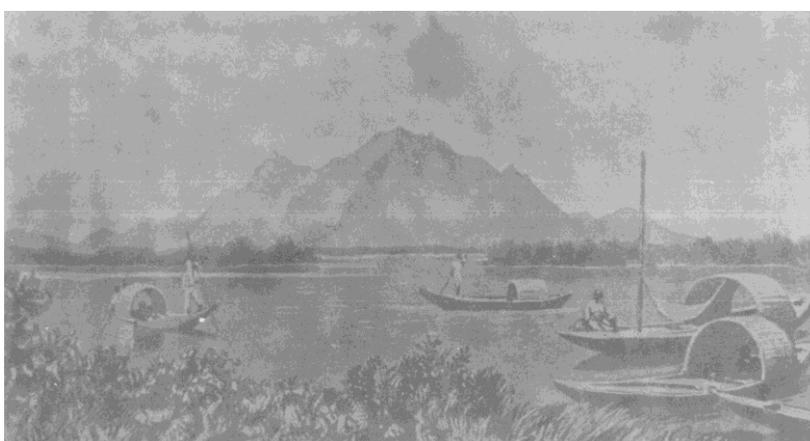


Figura 32: Canoeiros no desaguadouro do Rio Santa Maria, ao fundo o Mestre Álvaro
 Desenho da Princesa Teresa da Baviera
 Fonte: ROCHA, 1971, p. 177.

De forma geral, nos relatos não somente destes, mas de outros viajantes, os objetos de percepção mais marcantes são as formações rochosas, como, por exemplo, o Mestre Álvaro, que era visto a grande distância e era um elemento marcante para todos, principalmente quando no Lameirão ou subindo o Rio Santa Maria, e o elemento aquático, como este mesmo desaguadouro do Rio Santa Maria, com sua vegetação, solo e fauna característica. Isso fica evidente nos relatos e iconografias produzidos pelos viajantes, demonstrando a relevância desses elementos paisagísticos (SILVA, 2006, p. 19). Como pôde ser constatado, o Rio Santa Maria, utilizado intensamente para navegação pelos capixabas, teve fundamental importância no desenvolvimento do Espírito Santo, principalmente no áureo período do café e das imigrações que povoaram o interior do Estado, impulsionando, ainda, o processo de ocupação da Baía Noroeste de Vitória (onde se encontra a Ilha das Caieiras), pois o rio desemboca nesta região, historicamente ponto de passagem e parada dos canoeiros. O Rio Santa Maria possibilitou a transformação desta região, em especial da Ilha das Caieiras, “num ponto de baldeação, descanso, e por fim, de moradia” (SILVA, 2006, p. 18). Inclusive, cogita-se que o Imperador D. Pedro II, em sua viagem, já relatada aqui, teria parado no mesmo local da atual Ilha das Caieiras, já configurado naquele momento como um ponto tradicional de parada. E, como vimos, a Princesa Teresa observou o uso constante da canoa como meio de transporte para Vitória e arredores (SILVA, 2006, p. 18).

Desta forma, pode-se concluir que o Rio Santa Maria da Vitória foi determinante na estruturação de uma porção considerável e importantíssima no contexto capixaba, se configurando, ao longo da história, como um forte elemento simbólico e representativo de valores, em toda a territorialidade sob sua influência, sendo o fio de ligação entre lugares e comunidades tão diversas, cada qual estabelecendo relações singulares com ele, no tocante ao imaginário e representação simbólica, à utilização como meio de subsistência, à produção do espaço e da paisagem, ao uso sócio-econômico, à conservação e preservação (ambiental e histórico-cultural), etc. Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras/Vitória exemplificam o exposto acima, historicamente *vértices* ligados pelo Rio Santa Maria, mas com relações singulares com o mesmo, como veremos no capítulo 3.3.

3.2.3 Principais Problemas Sócio-Ambientais

Pode-se afirmar que a situação atual do Rio Santa Maria da Vitória é incompatível com a sua importância histórica, social, econômica, etc., apresentando graves problemas relacionados ao assoreamento, à contaminação, dentre outros. Esses impactos ambientais provêm, dentre outras causas, do uso contínuo e inadequado do solo, iniciado quando da colonização da região, e pelo seu processo histórico de transformações (IJSN, 2001, p. 23), tendo se agravado nas últimas décadas, em especial a partir da perda de importância do rio no contexto sócio-econômico e político, resultado, principalmente, de sua “desativação” como via de comunicação e transporte fundamental da região de Vitória com o interior do Estado, face ao processo de urbanização associado à supremacia do transporte rodoviário.

Atualmente, percebe-se que o Rio Santa Maria não é mais tão representativo no imaginário da população sob sua influência, estabelecendo-se uma inter-relação quase inexpressiva em alguns lugares. Os fatores negativos advindos das formas inadequadas de urbanização comprometem a atuação do rio como um elemento importante na qualidade do espaço e da paisagem das cidades que atravessa, articulando valores simbólicos, estéticos, ambientais, sociais e culturais. Contudo, o rio ainda é imprescindível para a sobrevivência e para a economia não só da região da Grande Vitória, mas do Estado como um todo, do consumo doméstico à geração de energia, da irrigação às grandes empresas. Como já mencionado, o rio é essencial no abastecimento de água e energia da Grande Vitória, além de garantir grande parte da produção agrícola e industrial do Espírito Santo. Uma reportagem especial de *A Gazeta* afirma que “sem dúvida alguma o Santa Maria é a veia mais importante e estratégica para a logística e todo o processo de desenvolvimento industrial do Espírito Santo” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 6)³¹. Juntos, os Rios Jucu e Santa Maria da Vitória abastecem mais da metade da população do Estado, ajudando a gerar cerca de 70% do PIB capixaba³². Além disso, como já mencionado anteriormente, através das usinas hidrelétricas de Rio Bonito e Suíça, localizadas, respectivamente, em Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina, é gerada 11% da energia elétrica produzida no Estado. A hidrelétrica de Rio Bonito possui capacidade instalada de 16,8 MegaWatts, e a hidrelétrica Suíça de 30,06 MegaWatts.

³¹ 1ª Expedição Técnica da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória.

³² Disponível em: <<http://ecobacia.org/principais.html>>. Acesso em: 16 maio 2009.

Na região serrana, destaca-se o aproveitamento da água nas atividades agrícolas (rever mapa de uso do solo, figura 20): Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina, por exemplo, são responsáveis por quase 50% da produção de hortifrutigranjeiros comercializada na Ceasa/ES (Centrais de Abastecimento do Espírito Santo); ressalta-se, ainda, a significativa produção agrícola para exportação de produtos como algodão, inhame, cará, banana, café e leite. Cabe destacar, ainda, a agricultura orgânica desenvolvida em Santa Maria de Jetibá, que tem projeção nacional, e a produção de hortaliças do município, que é a maior do Estado. Juntos, Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina detêm a maior produção de ovos do Espírito Santo. Com relação ao setor industrial, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), além das indústrias do Civit (Centro Industrial de Vitória), também utilizam água do Rio Santa Maria (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 6)³³. Em síntese, o Santa Maria, além de suprir as demandas humanas, agropastoris e industriais na área de sua bacia, abastece para consumo humano o município da Serra e a parte continental de Vitória, e supre as grandes indústrias situadas na Grande Vitória. Dessa maneira, pode-se afirmar que o Rio Santa Maria da Vitória gera riquezas e empregos em todo o Estado, portanto, “(...) a preservação e a manutenção da qualidade, da quantidade e do volume de água que ele produz é de fundamental importância para a economia do Estado” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 6 e 8)³⁴.

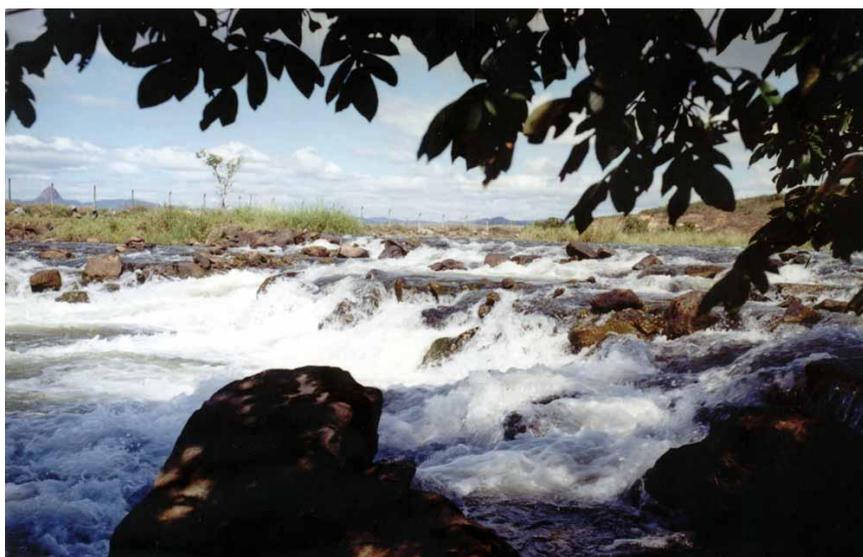


Figura 33: Área de captação da Cesan no Rio Santa Maria³⁵

³³ 1ª Expedição Técnica da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória.

³⁴ Idem.

³⁵ Foto de Ewerton Bittencourt / Cesan. Disponível em: <<http://www.es.gov.br>>. Acesso em: 16 maio 2009.



Figura 34: Região onde está localizada a Usina Hidrelétrica Suíça, em Santa Leopoldina. Destaque para a extensa área de floresta, uma das mais preservadas do Estado.³⁶



Figuras 35 e 36: Usina Hidrelétrica Suíça, em Santa Leopoldina.³⁷



Figuras 37 e 38: Usina Hidrelétrica Suíça, em Santa Leopoldina.³⁸

³⁶ Disponível em: <[http:// www.santaleopoldina.es.gov.br](http://www.santaleopoldina.es.gov.br)>. Acesso em: 16 maio 2009.

³⁷ Idem.

³⁸ Idem.

Entretanto, apesar das afirmações e reafirmações ao longo dos anos acerca da importância “econômica” do Rio Santa Maria para o Espírito Santo e da necessidade de preservá-lo e recuperá-lo, por parte do Poder Público, Companhias, Indústrias, etc., inclusive com a criação de um Comitê, de fato pouco foi feito para conter os principais impactos ambientais que incidem sobre a Bacia do Rio Santa Maria. Segundo o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IEMA, 2008)³⁹, dentre os principais problemas encontrados na Bacia estão: desmatamento em geral e ao longo das Áreas de Preservação Permanente; assoreamento; deterioração dos recursos hídricos – uso indiscriminado de defensivos agrícolas, disposição inadequada de resíduos sólidos e lançamentos de efluentes domésticos e industriais sem tratamento e práticas agrícolas inadequadas; conflito entre usuários de água.

Em 2006, em função da criação do *Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria da Vitória* – a criação de um Comitê está inserida na legislação de recursos hídricos do país, e, basicamente, tem como objetivo, acompanhar, gerir e aconselhar todas as ações relacionadas aos recursos hídricos que acontecem dentro da bacia⁴⁰ –, foi feita uma expedição abrangendo toda a Bacia, em parceria com várias entidades e instituições públicas e privadas. O grupo era formado por membros do Comitê, composto por representantes do Poder Público Estadual, da sociedade civil organizada e pelos usuários, e tinha como objetivo “retratar questões relativas ao meio ambiente, história, e importância sócio-econômica da bacia do rio Santa Maria da Vitória” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 4)⁴¹. Nesta expedição, foi possível perceber os problemas ambientais citados acima. Deve-se ressaltar que, segundo o Capítulo II da DELIBERAÇÃO Nº. 001 (de 08 de Abril de 2008) do *Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria da Vitória*, são considerados representantes de usuários as seguintes categorias:

³⁹ Disponível em: www.iema.es.gov.br. (acesso em 06 set. 2008).

⁴⁰ O capítulo III da Lei nº 9.433, de 8 de Janeiro de 1997, que institui a *Política Nacional de Recursos Hídricos* e cria o *Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos*, versa sobre os *Comitês de Bacia Hidrográfica*. Algumas das atribuições dos Comitês, no âmbito de sua área de atuação, segundo o Art. 38 deste capítulo, são: I - promover o debate das questões relacionadas a recursos hídricos e articular a atuação das entidades intervenientes; II - arbitrar, em primeira instância administrativa, os conflitos relacionados aos recursos hídricos; III - aprovar o Plano de Recursos Hídricos da bacia; IV - acompanhar a execução do Plano de Recursos Hídricos da bacia e sugerir as providências necessárias ao cumprimento de suas metas; (...).

⁴¹ O caderno especial *1ª Expedição Técnica da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória* traz o resultado dessa expedição promovida pelo Comitê, que fez um diagnóstico dos principais problemas ambientais da região da Bacia.

I – *Abastecimento urbano, inclusive diluição de lançamento de efluentes urbanos, compreendendo as entidades e instituições representativas e empresas públicas e privadas, que respondem pelo abastecimento de água ou pelo esgotamento sanitário à população, com a captação ou lançamento de efluentes na bacia;*

II – *Indústria, captação e diluição de efluentes industriais, compreendendo os usuários, com captação ou lançamento de efluentes, na bacia;*

III - *Irrigação e uso agropecuário, compreendendo os usuários (agricultura irrigada e de sequeiro, silvicultores, piscicultores, aqüicultura e criadores de animais em geral), instalados na bacia hidrográfica;*

IV- *Hidroeletricidade, compreendendo empresas públicas, privadas, autarquias prestadoras de serviço e as entidades representativas, responsáveis pela geração de energia produzida pelo potencial hidráulico da bacia;*

V - *Pesca, turismo, lazer e outros usos não consuntivos compreendendo os usuários representantes destas atividades;*

VI - *Hidroviário de utilização dos rios da bacia como hidrovias e de outros usuários que se caracterizam pelo uso não consuntivo na bacia hidrográfica.*

Uma constatação evidente é a significativa redução da vazão do Rio Santa Maria, que, como já explicitado no item anterior, remonta o início do século passado. Dentre as causas, está o fato de que “o aproveitamento das águas do rio e a ocupação desordenada nas terras em várzeas e no alto dos morros ocorreram sem o necessário planejamento ambiental e, com os incentivos públicos ampliados entre as décadas de 60 e 90 do século passado, o manancial sofreu enorme impacto e perdeu mais da metade do seu volume” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 4). O Rio Santa Maria, que a cerca 50 anos tinha um percurso navegável de aproximadamente 60 km (de Santa Leopoldina a Vitória), atualmente, em muitos trechos é possível atravessá-lo a pé. Estudos de 2007, já alertavam que a capacidade do rio poderia se esgotar dentro de 12 anos, pois a vazão mínima do rio na época era de 8.200 l/s, dos quais eram retirados 2.600 l/s, e a previsão de utilização para 2019 indicava cerca de 5.100 l/s, considerado o limite (VIEIRA, 2007, p. 16). Neste caso, seria necessário receber, na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), o reforço do Rio Reis Magos.

A erosão e o assoreamento do Rio Santa Maria são provocados pelo desmatamento da mata ciliar, que remonta ao início do processo de desenvolvimento da região da bacia, seja pela ocupação agrícola e de pastagens, sendo que nesta, o gado avança pisoteando o solo, que teve a cobertura vegetal retirada, seja pela ocupação urbana desordenada, “impedindo grandes áreas de terrenos de cumprirem com seu papel de absorvedor de águas e aumentando, com isso, a potencialidade do transporte de materiais, devido ao escoamento superficial” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 13). Com a incidência das chuvas, o solo, sem a proteção da vegetação que o retém nas margens, é arrastado facilmente para dentro do leito do rio e, além de provocar o processo de erosão, assoreamento e perda da vazão, torna a água barrenta, de cor avermelhada. O desmatamento, que ocorre, também, em função de técnicas agrícolas inadequadas como as queimadas, prejudicam a cadeia alimentar da bacia hidrográfica. A mata ciliar do Rio Santa Maria já foi quase toda substituída por pastagens e plantações, sendo que algumas pequenas propriedades, inclusive, usam até a beira do rio (POSSEBOM, 2007, p. 14). Em Áreas de Preservação Permanente as margens do Santa Maria também vêm sendo desmatadas.



Figura 39: Erosão e assoreamento no Rio Santa Maria
Fonte: A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 13.



Figura 40: Água Barrenta em trecho do Rio Santa Maria⁴²

⁴² Disponível em: <[http:// www.serra.es.gov.br](http://www.serra.es.gov.br)>. Acesso em: 19 maio 2009.

Outro sério problema ambiental detectado ao longo do Rio Santa Maria é aquele provocado pela contaminação por lixo, por produtos químicos (a partir da utilização intensa de agrotóxicos nas lavouras localizadas nas margens do rio) e por esgotos industriais e domésticos despejados *in natura*, sendo que estes, em geral, acontecem ao longo de todo o percurso do rio, principalmente nas áreas urbanas. A poluição causada pelo lixo que é jogado nas águas pelo homem é muito prejudicial para o ciclo biológico dos rios, e ela acontece, de forma geral, em todo o percurso do Rio Santa Maria. Segundo Mathias (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 15), “o excesso de sujeira funciona como um escudo para a luz do sol, afetando o leito dos rios e o seu ciclo biológico. Ou seja, as plantas e os animais que nele vivem passam a sofrer problemas”, ressaltando, ainda, que “todo o lixo é levado para a foz, atingindo principalmente a área de manguezal”. Já a poluição por agrotóxicos se concentra na região de Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina. Apesar da existência de agricultores que desenvolvem uma produção orgânica, ainda há muitos agricultores da região que aplicam defensivos químicos nas suas lavouras às margens do Rio Santa Maria e afluentes (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 15).



Figuras 41 e 42: Lixo ao longo do Rio Santa Maria e na área de manguezal, em Ilha das Caieiras
Fonte: A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 15; A GAZETA, 2008, p. 10.



Figura 43: Lixo às margens do manguezal, em Ilha das Caieiras
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

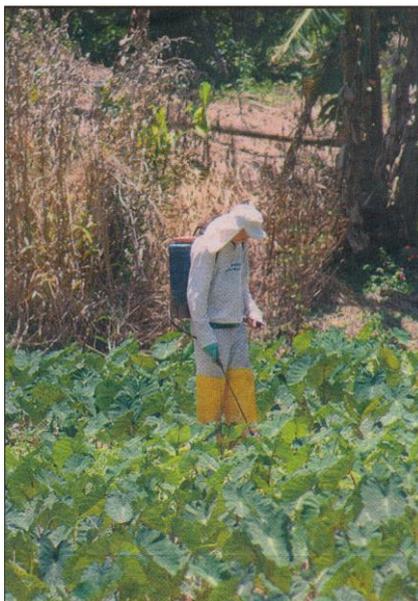


Figura 44: Aplicação de defensivos químicos em lavouras próximas ao rio
Fonte: A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 15.

Com relação à contaminação por resíduos orgânicos, são encontrados, ao longo do Rio Santa Maria, diversos pontos onde o esgoto doméstico é lançado diretamente, tanto nas áreas ditas “rurais” quanto nas áreas urbanas. Deve-se ressaltar que o lançamento indiscriminado de esgotos domésticos, além de ser um sério problema ambiental, é também um sério problema de saúde pública, afetando os recursos hídricos, a vida vegetal e animal, e transmitindo diversas doenças como a cólera, a difteria, hepatite, etc., seja pelo contato direto, seja por meio de moscas, baratas e ratos. Segundo relatório de análise de 2005, feito por um laboratório a pedido da Associação Barrense de Canoagem (ABC), a poluição do Santa Maria era 46 vezes maior que o tolerável, apresentando alto índice de coliformes fecais na região serrana, ou seja, na região dos municípios de Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina (LAVÉR, 2005, p. 8).

Se, por um lado, a contaminação por esgotos domésticos é mais intensa na região serrana, a contaminação por esgotos industriais predomina na região da Grande Vitória. No tocante a esta última, as perspectivas não são boas na medida em que se prevê a construção de pólos industriais sobre Áreas de Preservação Permanente na região de Cariacica e Serra, como, por exemplo, a instalação do Pólo Industrial de Jacuí, no cruzamento do Santa Maria com a Rodovia do Contorno, na altura da ponte que separa os dois municípios, em uma área de alagadiço do rio (POSSEBOM; VIEIRA, 2007, p. 14). Além de ser um problema ambiental e de saúde pública grave, a contaminação dos rios, juntamente com os processos de

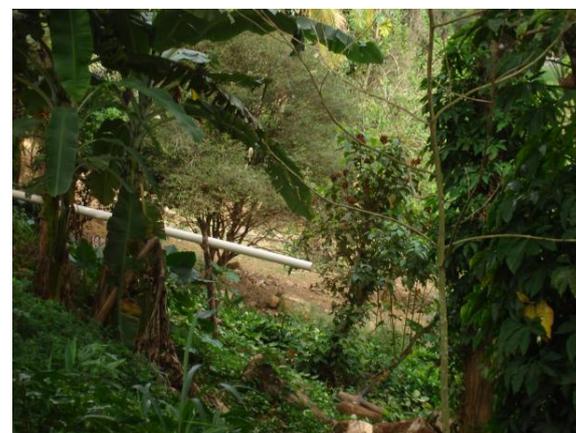
assoreamento, comprometem o abastecimento de água, gerando mais custos nas estações de tratamento. O assoreamento dificulta o tratamento da água porque não é um processo muito fácil retirar os resíduos da água barrenta, demandando, portanto, grandes investimentos.



Figuras 45 e 46: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 47 e 48: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 49 e 50: Lançamento de esgoto diretamente no Rio Santa Maria, em Santa Leopoldina
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.

Considerando a situação do rio e as perspectivas futuras, o Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria da Vitória, o Instituto Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IEMA) e o Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural (INCAPER), destacam diversas ações visando recuperá-lo, algumas em andamento: fortalecer o projeto *Corredores Ecológicos*⁴³ visando conectar os fragmentos de mata remanescente com novas faixas de floresta ou áreas de agricultura orgânica; ampliar a cobertura de *saneamento básico*; ampliar os *sistemas de coleta de lixo*; fortalecer os *projetos de educação ambiental*, elaborar o *plano de recursos hídricos específico* da bacia hidrográfica; *mobilizar os atores sociais* da bacia em torno do Comitê; executar o *cadastro dos usuários dos recursos hídricos* e estudar a viabilidade de cobrança por uso da água (previsto para os grandes usuários, como as maiores indústrias e plantações do Estado); buscar formas de tornar a *agricultura orgânica* cada vez mais interessante – mas principalmente viável – para os agricultores; estimular a recuperação das matas de beira do rio, as chamadas *matas ciliares* (POSSEBOM; VIEIRA, 2007, p.15).

Em 2007, foi assinado por autoridades dos cinco municípios abastecidos pelo Rio Santa Maria – Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, Serra, Cariacica e Vitória – um termo de compromisso visando a recuperação hídrica da região em dez anos. O protocolo foi assinado na Ilha das Caieiras/Vitória, ao final do evento *2ª Descida Ecológica do Rio Santa Maria da Vitória*, promovido pelo Comitê da Bacia do rio, com o apoio de outras instituições, como o Instituto Ecobacia. Nas *descidas ecológicas*, os participantes (atores relacionados diretamente ao rio ou às questões ambientais) descem um determinado rio usando canoas, botes, barcos motorizados, etc., quase sempre buscando chamar a atenção para a causa. A 2ª descida mostrou um retrato do atual estado do rio: bastante estreito, com volume de água muito reduzido e, em alguns pontos, com grande quantidade de lixo que impedia a passagem dos participantes. Contudo, a descida ainda proporcionou belas paisagens, em especial na chegada ao manguezal, em Ilha das Caieiras, Vitória.

⁴³ O projeto *Corredores Ecológicos*, do IEMA, propõe grandes corredores verdes em todo o Estado do Espírito Santo, dentre os quais o *Corredor Duas Bocas – Mestre Álvaro*, entre a Reserva Biológica de Duas Bocas e a Área de Preservação Ambiental (APA) Mestre Álvaro. Esse corredor abrange parte da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória, cruzando o rio.



Figura 51: Início da descida ecológica em Santa Leopoldina
Fonte: RANDOW, 2007⁴⁴.



Figura 52: No trajeto, acúmulo de lixo impedindo a passagem
Fonte: RANDOW, 2007⁴⁵.



Figura 53: Chegada à Ilha das Caieiras, onde foi assinado o protocolo
Fonte: RANDOW, 2007⁴⁶.

Outras iniciativas, tanto do Poder Público quanto de outras instituições, vêm acontecendo, em especial tendo como foco a preocupação *econômica* e o futuro do *abastecimento de água* “em si”. Por exemplo, recentemente, em junho de 2009, o governo do Estado lançou o projeto *Florestas para a Vida*, “com o objetivo de salvar os rios Jucu e Santa Maria”, e “garantir que os moradores da Grande Vitória, onde vivem 50% da população do Espírito Santo, continuem no futuro sendo abastecidos com água” (A TRIBUNA, 2009, p. 16). Esse projeto visa proteger as cabeceiras desses rios, incentivando os produtores rurais a adotarem técnicas de cultivo menos

⁴⁴ Disponível em: <<http://www.almadorio.org.br>>. Acesso em: 18 out. 2008.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ Idem.

agressoras em troca do pagamento de uma soma em dinheiro. Vão ser treinados e beneficiados produtores de 300 propriedades rurais dos municípios de Marechal Floriano, Domingos Martins, Santa Maria de Jetibá e Santa Leopoldina, que fazem parte da cabeceira dos rios (A TRIBUNA, 2009, p. 16). Segundo a secretária de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Maria da Glória Abaurre (A TRIBUNA, 2009, p. 16), “(...) está ficando cada vez mais caro tratar água. A Cesan capta, mas cada vez mais encontra excesso de turbidez, por causa da erosão e falta de floresta. Identificamos as bacias prioritárias e vamos trabalhar o melhor uso do solo. O alvo é reduzir a queda de sedimentos nos rios, o que causa assoreamento e aumenta a ‘sujeira’ (...)”.

Também recentemente, cabe destacar outra iniciativa que tem como foco a “recuperação” das duas bacias. Na Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), em maio de 2009, uma Comissão Especial se reuniu, tendo como um dos objetivos centrais “(...) a recuperação ambiental e econômica da bacia do rio Santa Maria, visando sempre estabelecer ações em conjunto com os principais setores envolvidos diretamente com o rio” (CODESA, 2009)⁴⁷. Estavam presentes representantes do setor agrário, do setor público, da Codesa, da Cesan e institutos ligados ao tema, como a Ecobacia. Nesta reunião, a Codesa mostrou-se interessada em restabelecer, “de forma sustentável”, a navegabilidade do Rio Santa Maria (CODESA, 2009)⁴⁸. Segundo o Diretor de Planejamento e Desenvolvimento da Codesa, Danilo Roger Marçal Queiroz, “(...) a Companhia como Autoridade Portuária está bastante interessada no desenvolvimento do Projeto da Hidrovia do Rio Santa Maria. Primeiro é claro, pelo alcance econômico e social que isso poderá representar às regiões de abrangência ao longo de todo o canal de navegação da futura hidrovia. E também pela agregação de valor técnico e econômico que esse projeto trará às atividades portuárias, uma vez que teremos mais um canal de ligação entre o porto e as regiões das EADI'S (Estações Aduaneiras do Interior), no município de Cariacica” (CODESA, 2009)⁴⁹.

A situação de degradação ambiental do Rio Santa Maria da Vitória, explicitada até aqui, atesta que livre navegação (no histórico trecho Santa Leopoldina – Vitória) não é mais possível, pois o mesmo se encontra bastante assoreado, estreito, pouco

⁴⁷ Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br>>. Acesso em: 19 maio 2009.

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ Idem.

profundo e com acúmulo de lixo significativo em muitos trechos. Os canoieiros de outrora, que estabeleciam uma relação cotidiana e afetiva com o rio, apesar do caráter econômico, ligado à sobrevivência, deram lugar a “outros canoieiros”, os que fazem a descida ecológica, um desafio dadas as condições do rio, buscando chamar atenção para a situação em que ele se encontra, conforme já mencionado. Darci Florenço, o ex-canoieiro citado anteriormente, se recorda da profundidade do Rio Santa Maria de outrora, dizendo não entender o porquê do volume de água ter diminuído, lembrando, ainda, que tomava água do rio e pescava: “Não sei o que aconteceu, antigamente fazia chuva ou sol, o rio era sempre cheio e profundo. Quase não tem peixe agora e dizem que a água faz mal, mas essa era a água que a gente bebia” (A GAZETA ESPECIAL, 2006, p. 14)⁵⁰. Esse estado de degradação impede que a presença da água nesse meio, historicamente um elemento importante que evoca inúmeras significações e valores, seja um fator de fortalecimento da identidade da região polarizada pelo Rio Santa Maria, além de mostrar, de maneira geral, a quase ausência de valores ambientais no processo de estruturação urbana ao longo da história.

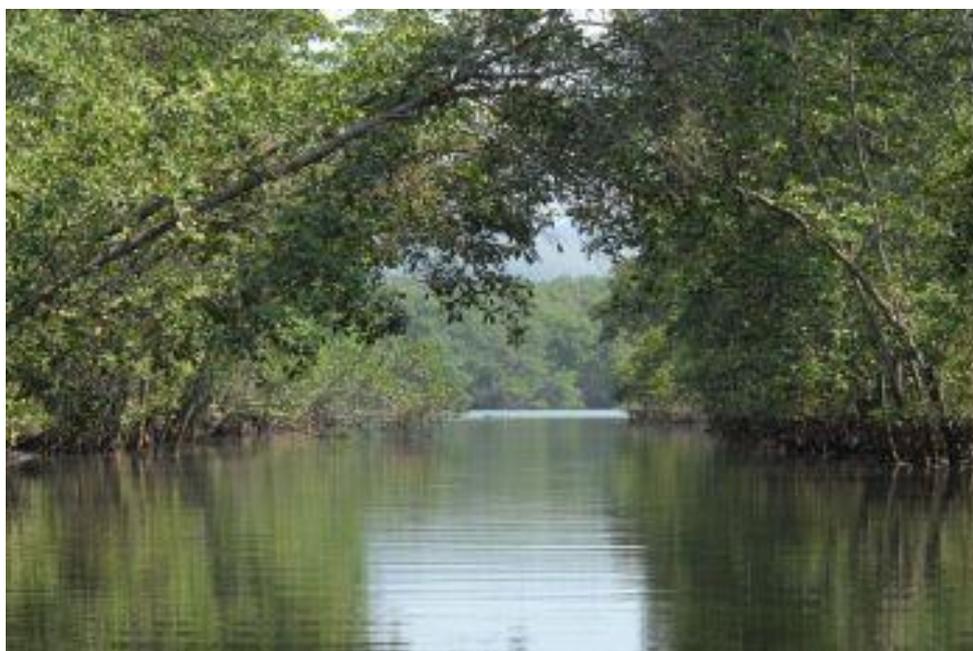


Figura 54: Rio Santa Maria da Vitória
Fonte: ANTOLINI, data não identificada⁵¹.

⁵⁰ 1ª Expedição Técnica da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória.

⁵¹ Disponível em: <<http://sistemas6.vitoria.es.gov.br/diario/noticia.php?idNoticia=471>>. Acesso em: 19 maio 2009.

3.3 SANTA LEOPOLDINA E ILHA DAS CAIEIRAS/VITÓRIA: VÉRTICES DE UMA HISTÓRIA

Cada cidade, em seu habitat paisagístico, estabelece um ambiente ecológico e cultural único em si mesmo (...) (HALPRIN, apud COSTA, 2006, p.11).

3.3.1 Rio Santa Maria e Santa Leopoldina: da História e Ocupação ao Contexto Ambiental, Cultural e Social Atual

O município de Santa Leopoldina é um dos mais antigos do Espírito Santo, surgindo apenas depois de Itapemirim, Vitória e São Mateus. Santa Leopoldina teve o café como catalisador do seu surgimento e desenvolvimento, juntamente com os imigrantes de diversas nacionalidades que ali se estabeleceram, situando-se às margens do Rio Santa Maria da Vitória, também um elemento de fundamental importância no seu desenvolvimento como cidade. A terra do café, das tropas e dos canoieiros destacou-se, no final do século XIX e início do século XX, como o maior centro comercial do Estado, e os casarões encontrados no seu Sítio Histórico, constituindo um dos maiores conjuntos arquitetônicos tombados do Espírito Santo, atestam esse período de prosperidade. Situada na Serra Capixaba – o município alcança 1.150 metros de altitude no seu ponto culminante –, entre vales e montanhas, rios e inúmeras cachoeiras, em meio à Mata Atlântica, Santa Leopoldina possui uma grande riqueza e diversidade cultural, síntese dos colonos que ali se estabeleceram em sua origem, dentre os quais se destacam alemães, italianos, suíços e pomeranos. Os nomes de algumas localidades da cidade, como Tirol, Luxemburgo e Holanda, mostram um pouco dessa origem a partir de influências diversas. Tem-se, ainda, a contribuição dos afrodescendentes na diversidade cultural que representa Santa Leopoldina, onde se encontra uma comunidade quilombola, localizada no distrito de Retiro do Mangaraí. Esse encontro e essa mistura de povos “mostram seus resultados nas características físicas de alguns moradores: é comum se encontrar pelo município mestiços de cabelos arruivados e morenas de cabelos cacheados e olhos esverdeados, provas típicas da miscigenação ocorrida na região” (SANTA LEOPOLDINA, 2004, p. 21). Além disso, cabe destacar a peculiaridade de seu sítio físico e de sua paisagem, possuindo

inúmeros acidentes geográficos relevantes como rio, inúmeras cachoeiras e montanhas, que fazem a “identidade” de Santa Leopoldina desde o início de sua história, orientando a sua configuração espacial, cultural, econômica, etc.



Figura 55: Vista panorâmica de Santa Leopoldina⁵²



Figuras 56, 57 e 58: Casario antigo
Fonte: Arquivo pessoal, 2009



Figuras 59, 60 e 61: Casario antigo
Fonte: Arquivo pessoal, 2009



Figuras 62, 63 e 64: Cachoeira da Fumaça⁵³

⁵² Disponível em: <<http://www.santaleopoldina.es.gov.br>>. Acesso em: 19 maio 2009.

⁵³ Idem.



Figuras 65, 66 e 67: Cachoeira Gruta da Onça⁵⁴



Figuras 68, 69 e 70: Cachoeiras Rio do Meio, Família Facco e Moxafongo, respectivamente⁵⁵

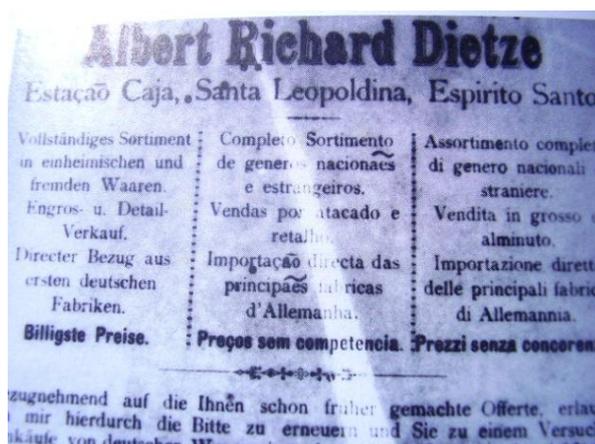


Figura 71: Propaganda antiga, em alemão, português e italiano, da casa comercial de Albert Dietze⁵⁶
“Diversidade cultural”

Antes do século XIX, apenas a parte baixa do município, distante do núcleo urbano atual, era colonizada, em especial por descendentes portugueses, que utilizavam o trabalho escravo no cultivo, principalmente, da cana-de-açúcar, além do café, do milho, do feijão, da mandioca, e de algumas frutas como banana e laranja. E antes da colonização, essa área era habitada pelos índios, tendo havido, no século XVI, duas importantes aldeias indígenas, que somavam mais de 1.500 índios e eram orientadas pelos padres Antônio da Rocha e Diogo Jácome. Por volta de 1564, o padre Diogo Jácome faleceu, juntamente com grande parte dos indígenas, em função de uma epidemia que assolou as aldeias. Posteriormente, em meados do

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ Idem.

século XIX, como vimos no capítulo que trata do contexto histórico do Rio Santa Maria, promoveu-se a vinda de colonos estrangeiros, dando início à imigração européia não lusitana a essa região “oficialmente”, pois, cabe ressaltar, quando os imigrantes chegaram à recém instalada Colônia de Santa Leopoldina, já se encontravam na região alguns europeus. Isso se deu porque D. Pedro I, em 1831, cumprindo determinações do Parlamento Brasileiro, dissolveu o chamado “Batalhão do Imperador”, cujos componentes eram, em sua maioria, bávaros, austríacos e prussianos. Segundo registros, o governo brasileiro mandou parte desses soldados para a Província do Espírito Santo, que se fixaram às margens do Rio Santa Maria (SCHWARZ, 1992, p. 1). Em 1855, então, através de um ofício, o Conselheiro Luiz Pedreira, Ministro do Interior do Império, comunicava ao Presidente da Província do Espírito Santo, Dr. José Maurício Fernandes Barros, a resolução de “fundar na região da cachoeira do Rio Santa Maria da Vitória, uma colônia de estrangeiros” (SCHWARZ, 1992, p. 2).

Acreditava-se que a adaptação dos colonos europeus seria favorecida pelas condições climáticas próprias das regiões montanhosas do Espírito Santo. A imigração, além de promover a colonização do território e resolver o problema da “falta de mão-de-obra” (conforme argumentavam na época), iria minimizar o impacto iminente da abolição da escravatura. Assim, em 1857, chegavam os primeiros colonos, cerca de 140 suíços vindos de Ubatuba-SP (pois não se adaptaram nessa região), para ali se estabelecerem (SCHWARZ, 1992, p. 1 e 2). Nesse mesmo ano, o Governo Imperial autoriza a demarcação de terrenos às margens do Rio Santa Maria, o que significou o primeiro passo para a formação da Colônia de Santa Leopoldina. No ano seguinte, chegaram outros 222 novos imigrantes, de diversas nacionalidades e, posteriormente, mais colonos de origem alemã, totalizando, em 1860, ano da visita do Imperador D. Pedro II e sua comitiva, 232 famílias de colonos com 1.003 pessoas (SCHWARZ, 1992, p. 2). Todos eram destinados às áreas anteriormente delimitadas, localizadas acima do trecho encachoeirado, no final da parte navegável do Rio Santa Maria, local onde o comércio foi se formando.

O grande trecho navegável do Rio Santa Maria, até então única comunicação com o litoral, teria sido, segundo relatos de alguns viajantes estrangeiros, uma das principais razões para o estabelecimento da colônia nessa região. Eles fundamentavam essa hipótese a partir da constatação, conforme descrevem nos

seus relatórios de viagem, de que aquelas terras eram muito ruins para o cultivo, apresentando baixa fertilidade – ao contrário do que os órgãos oficiais propagavam –, e que existiam outras regiões melhores na Província do Espírito Santo para estabelecer a colônia. O já citado diplomata suíço Barão Johan Von Tschudi, por exemplo, que esteve em Santa Leopoldina no mesmo ano do Imperador, afirma, em seu relatório, serem ruins as condições de vida dos colonos e as perspectivas agrícolas, prevendo o colapso da colônia, o que não veio a se confirmar. O fato é que, independente da qualidade daquelas terras, é possível afirmar que o progresso da colônia, que a colocou em uma posição de destaque no contexto econômico capixaba da época, se deu muito em função de sua localização privilegiada, às margens do Rio Santa Maria e no ponto em que se iniciava a parte navegável, tornando-a um importante entreposto comercial.



Figura 72: O Rio Santa Maria em Santa Leopoldina

Fonte: Acervo pessoal Renata Hermann de Almeida – data e autor não identificados.



Figura 73: O Rio Santa Maria na região de Santa Leopoldina

Fonte: Acervo pessoal Renata Hermann de Almeida – data e autor não identificados.

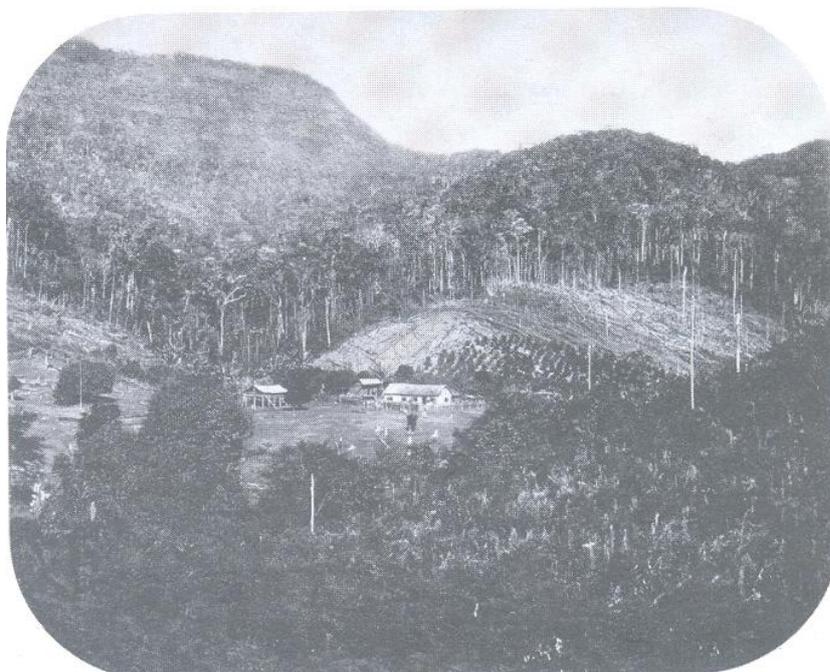


Figura 74: Terras do colono Ignaz Helmer, em Califórnia (Santa Leopoldina), 1873
Autor: Albert Richard Dietze
Fonte: LOPES, 2003, p. 171.



Figura 75: Terras do colono Ignaz Helmer, em Califórnia (Santa Leopoldina), 1876
Autor: Albert Richard Dietze
Fonte: LOPES, 2003, p. 171.



Figura 76: Propriedade do colono Detlev Sacht, em Suíça (Santa Leopoldina), 1875
Autor: Albert Richard Dietze
Fonte: LOPES, 2003, p. 171.



Figura 77: Pagamento de salário aos colonos na casa da Diretoria, Porto do Cachoeiro, 1875
“Os imigrantes vão receber a tão esperada ajuda financeira que lhes era concedida durante o primeiro ano de assentamento na colônia” - Autor: Albert Richard Dietze
Fonte: LOPES, 2003, p. 265.

A vinda de imigrantes europeus continuou nos anos seguintes, apesar de cair consideravelmente após as primeiras levas. A guerra da Prússia com a França, por exemplo, deixou essas nações em grande pobreza, desencadeando a vinda de numerosas famílias, em especial de pomeranos da região norte da Prússia (SCHWARZ, 1992, p. 5). Ao experimentar relativo progresso, a colônia passou a compor-se de dois núcleos, o inicial e o de Timbuí, além do Porto do Cachoeiro (BITTENCOURT, 1987, p. 45), que surgiu a partir da formação de um povoado no local onde era permanente a circulação de pessoas e mercadorias, pois ali acontecia a troca de dois sistemas de transportes que se completavam. Como já mencionado no capítulo anterior, todo o comércio importador e exportador daquela região central do Espírito Santo se fazia através de tropas e canoas. O café era transportado pelos tropeiros até o porto fluvial de Santa Leopoldina – em Porto do Cachoeiro –, e então os canoeiros assumiam a carga, transportando-a até Vitória, e trazendo na volta mercadorias importadas e frutos do mar, “formando o intercâmbio comercial e cultural que gerou riqueza e permitiu ao município seguidos anos de glória” (SANTA LEOPOLDINA, 2004, p. 21). Além disso, os canoeiros eram essenciais também no transporte de pessoas.



Figura 78: Tropa em serviço de descarga em frente a um armazém - data não identificada
Fonte: SCHWARZ, 1992, p. 35.



Figura 79: Desenho de Francisco Schwarz retratando o porto fluvial, na década de 1920
Fonte: SCHWARZ, 1992, p. 39.

O Porto do Cachoeiro começava a assumir características mais urbanizadas. E isso fica claro a partir de relatos do artista-fotógrafo alemão Albert Richard Dietze, que manteve atividade no Rio de Janeiro, Vitória e na antiga colônia de Santa Leopoldina, na década de 1860, “atraído pelas belezas naturais de uma região que mantinha, quase intocadas, as suas características primitivas” (LOPES, 2003, p. 9). Do seu ponto de vista, a localidade, por essas características urbanizadas, “tornava-se ‘menos interessante do que as suas redondezas’ rurais (...)” (LOPES, 2003, p. 165). Em textos escritos nos versos de suas fotos, Dietze explicita seu encanto pela região, exaltando as montanhas, as espécies vegetais, a abundância e os rumores dos rios, riachos e cachoeiras da região. No verso da fotografia intitulada *O rio Santa Maria visto da ponte do Funil*, por exemplo, escreve:

Porto de Caxoeiro é a praça do mercado da colônia e é menos interessante do que as redondezas, através das quais seguem os diferentes caminhos até a colônia, e dos quais pode se usufruir a cada passo uma paisagem diferente. Consiste em grande encanto da selva, que não se forme uma paisagem estática cansando assim a vista e resultando em conseqüente apatia, mas sem que as formações das árvores estejam em grande mutação e permitam ora vislumbrar ângulos sombrios, ora graciosos. Pode-se dizer que a janela da natureza permite que suas decorações se transformem, e esta transformação é uma verdadeira delícia para os olhos, espírito e mente. O coração como que se abre quando o olhar vagueia pelo horizonte sobre o verde e as montanhas cobertas de florestas, e principalmente os estreitos entre as montanhas, onde o Santa Maria salta, pulula e espuma, são incansáveis em suas variações.

A mais ou menos 20 minutos de Porto do Caxoeiro uma segunda ponte passa por sobre o rio, isto num local que recebe o nome de Funil. A água some da superfície e continua seu curso debaixo de grandes pedras, até que surja depois de talvez 150 passos novamente à luz do dia. Exatamente sobre o leito do rio seco estão fincadas as estacas da ponte e esta foi aí mesmo concluída. Porém, durante as grandes inundações, a água não consegue infiltrar-se com a rapidez suficiente na abertura existente e represa-se encobrendo as gigantescas pedras, pelo que se forma uma cachoeira interessante. Depois do funil o vale alarga-se um pouco mais e chega-se às maiores altitude. O rio continua a correr lá embaixo e retumba do abismo que o deseja aprisionar, alto e furioso. Rochedos com grandes fendas, massas rochosas deslocadas pelo tempo, surgem como punhos gigantescos do fundo, por vezes do tamanho de uma casa, jogados caoticamente uns sobre os outros (LOPES, 2003, p. 165).

Outro tema fotográfico de Dietze girava em torno do cultivo do café. O fotógrafo alemão teve a preocupação de gerar um álbum fotográfico capaz de mostrar uma evolução seqüencial do cultivo do café, da derrubada da mata às queimadas até o transporte do café, “o que permite inferir tanto o fascínio que o café exercia sobre os estrangeiros, como o conceito atribuído à fotografia, que se tornava uma espécie de simulacro da realidade, servindo ainda de complemento, detalhamento visual ou mesmo substituto da palavra (...)” (LOPES, 2003, p. 160). Com essas e outras

imagens por ele produzidas, Dietze pretendia fazer um material publicitário a ser enviado à Europa, buscando impulsionar a imigração espontânea para o Brasil. As vinte e quatro imagens foram apresentadas “numa seqüência cinematográfica, que revela uma intenção didática não apenas de mostrar as etapas do cultivo do café, mas também, e principalmente, o bom êxito dos colonos” (LOPES, 2003, p. 161). Esse conjunto de fotografias foi relacionado e descrito pelo próprio Dietze, bem como os cinco temas que fariam parte do material publicitário (abaixo, respectivamente):

1- Vista de mata virgem; 2- Colonos derrubando a mata; 3- Uma derrubada (sic); 4- Derrubada em fogo; 5- Derrubada depois do fogo; 6- Primeira plantação de diversos productos; 7- Segunda plantação, café; 8- Uma roça velha de café; 9- Um pé de café em flor; 10- Um galho de café com flores e fructas; 11- Um terreiro de café para secar; 12- Uma manjola para soccar café; 13- Uma tropa transportando café; 14- Vista de duas casas para recepção de emigrantes; 15- Vista de uma casa provisória de um colono novo 16- Vista de uma casa provisória e definitiva de um colono; 17- Vista de uma casa definitiva de um colono com 4 annos no Brasil; (...) 22- Um pagamento de salário aos colonos na casa da Directoria; 23- Vista da ponte sobre o Rio Santa Maria, no Porto do Caxoeiro; 24- Vista do Porto do Caxoeiro, sede da colonia.

1- A colonia de Santa Leopoldina, fundação e actual estado; 2- Explicação sobre o modo de roçar e a cultura e colheta (sic) dos mais importantes productos a saber: café, mandioca, milho, feijão, yambatatas, etc, etc.; 3- Descrição de alguns animalejos nocivos etc. que se achão (sic) freqüentes na colônia e as melhores preservativas contra eles; 4- Do clima e das circunstâncias sanitárias da colônias; 5- Declarações escriptas sobre a prosperidade e felicidade dos colonos, servindo de documentos de recomendações (LOPES, 2003, p. 161).

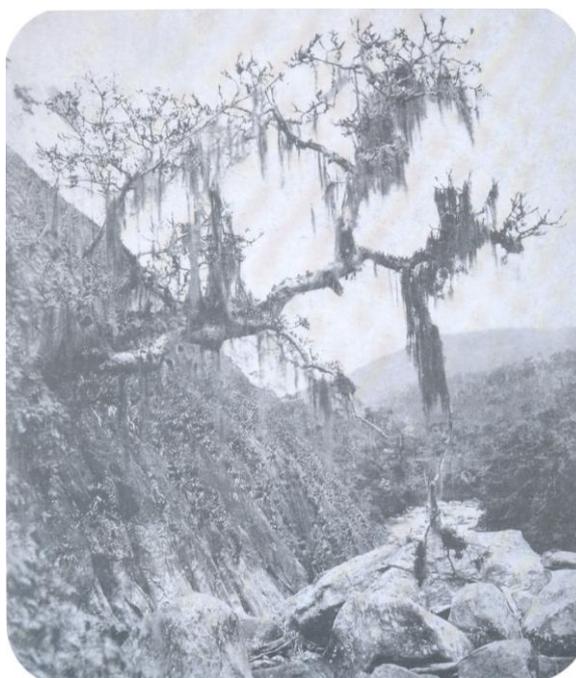


Figura 80: O Rio Santa Maria visto da Ponte do Funil, 1875 - Albert Richard Dietze
Fonte: LOPES, 2003, p. 252.

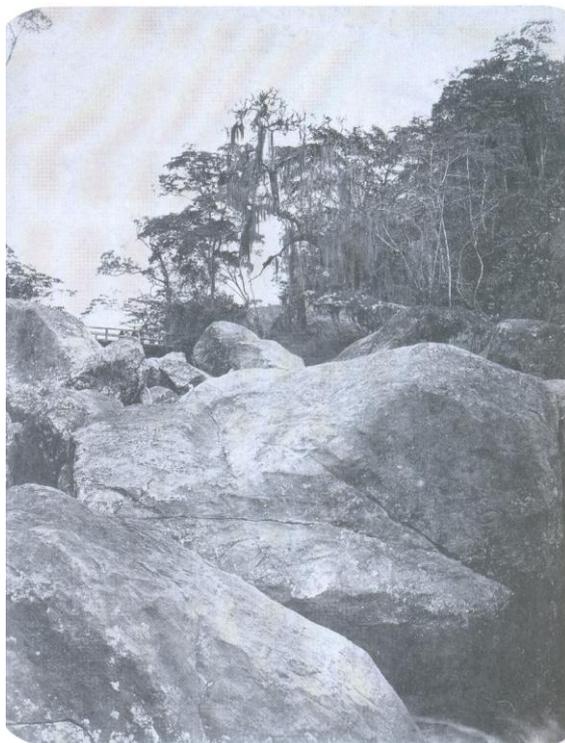


Figura 81: Ponte do Funil, perto de Porto do Cachoeiro, 1875 - Albert Richard Dietze
Fonte: LOPES, 2003, p. 166.

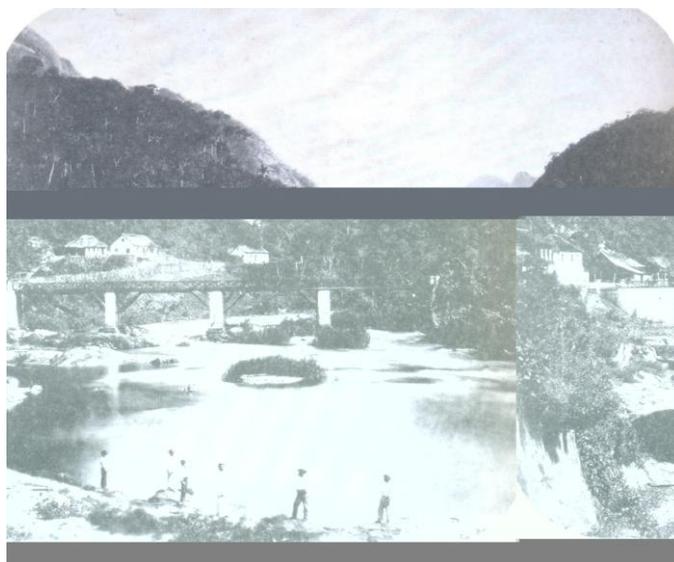


Figura 82: Ponte sobre o rio Santa Maria, Porto do Cachoeiro, 1873 - Albert Richard Dietze
Fonte: LOPES, 2003, p. 164.

Em 1867, o Porto do Cachoeiro torna-se oficialmente sede da colônia, recebendo a denominação *Cachoeiro de Santa Leopoldina*, justamente em função de sua localização, onde o rio deixava de ser encachoeirado (COSTA, 1982, p. 17). Em pouco tempo, Cachoeiro de Santa Leopoldina se tornou o maior empório comercial do Espírito Santo, e chegou a ser a 3ª colônia mais populosa do Império brasileiro⁵⁷,

⁵⁷ Informação disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

e o porto, devido a sua importância, recebeu alguns esforços governamentais. Segundo registros históricos, em 1878, já possuía 7.000 habitantes, apenas perdendo em população para Blumenau e Dona Francisca, colônias prósperas da Província de Santa Catarina (SCHWARZ, 1992, p. 6). O comércio intenso, o grande crescimento populacional, o casario neoclássico que se erguia, enfim, o grande progresso, logo fez com que, em 1882, a colônia se emancipasse. Até esta data, Santa Leopoldina já havia recebido imigrantes de inúmeras nacionalidades, dentre os quais alemães, holandeses, austríacos, luxemburgueses, suíços e italianos. Em 1884 foi instituída “Município”, recebendo a denominação *Cachoeiro de Santa Leopoldina*⁵⁸, a mesma da sede. Somente em 1943 tem seu nome simplificado para Santa Leopoldina (IJSN, 2000, p. 7)⁵⁹.



Figura 83: Cachoeiro de Santa Leopoldina às margens do Rio Santa Maria, em 1876, quando possuía quase 7.000 habitantes
Autor: Albert Dietze⁶⁰

Durante 50 anos, aproximadamente, o tráfego fluvial de exportação e importação pelo Rio Santa Maria manteve-se intenso, alçando Santa Leopoldina a uma posição de destaque no Estado do Espírito Santo, não só no cenário econômico, mas também nos aspectos sociais e culturais. A importância econômica de Santa Leopoldina era tal “que os contratos comerciais a partir de determinado momento passaram a ser estabelecidos diretamente com a Europa e só em seguida eram voltados para a capital – Vitória” (OLIVEIRA, 1997, p. 12). Segundo Costa (1982, p. 21), “grandes firmas da Europa, como Lippian Winenberg, por exemplo,

⁵⁸ Idem.

⁵⁹ Informações Municipais do Estado do Espírito Santo, 1994-1998: Santa Leopoldina.

⁶⁰ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

despachavam seus viajantes diretamente ao Porto do Cachoeiro. Depois de atender essa praça é que visitavam a de Vitória, Capital do Estado”. Os comerciantes locais enriqueciam rapidamente porque se valiam de duas fontes de renda, aquela gerada pela revenda dos produtos locais, e aquela gerada a partir do suprimento aos colonos, que, “em pouco tempo, já não se contentavam apenas com enxadas, pás, querosene e sal” (COSTA, 1982, p. 20). Os comerciantes começaram a importar da Europa diversos produtos como tecidos, ferramentas, artigos domésticos, instrumentos musicais, produtos comestíveis, bebidas, e também artigos finos e de luxo como rendas caras, perfumes franceses, vinhos da Borgonha e de Portugal, finas porcelanas, dentre outros (COSTA, 1982, p. 20).



Figura 84: Rua do Comércio, em 1877
Autor: Albert Dietze⁶¹

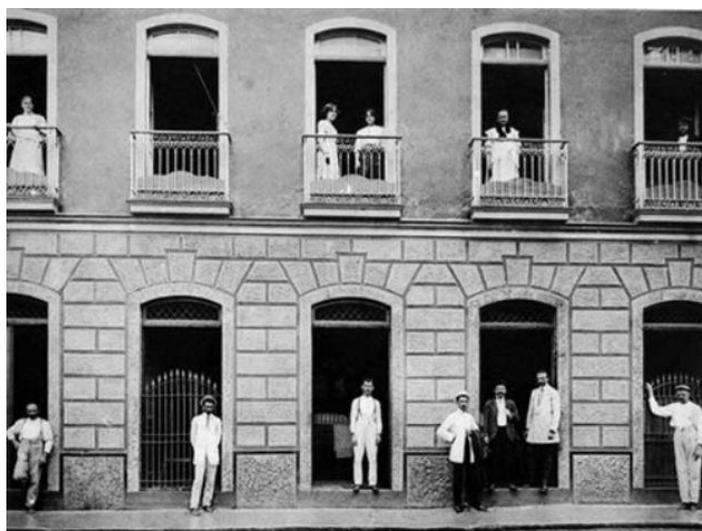


Figura 85: Casa Comercial em Santa Leopoldina – data e autor não identificados⁶²

⁶¹ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

⁶² Idem.



Figura 86: Importadores e Exportadores Jeronymo Vervloet - data e autor não identificados
 Fonte: SCHWARZ, 1992, p. 65.



Figura 87: Residência e casa comercial da família Holzmeister, Santa Leopoldina, 1878
 Fonte: LOPES, 2003.

Os tropeiros e os canoeiros tiveram importância no desenvolvimento econômico de Santa Leopoldina, pois faziam circular toda a riqueza produzida e consumida naquela região. Os tropeiros enfrentavam dificuldades para transpor o relevo extremamente acidentado de toda aquela região, onde não era possível utilizar veículos como, por exemplo, carros-de-boi – muito utilizados no Estado –, exceto na parte plana, abaixo da cidade. A tropa de mulas era o meio de transporte mais utilizado para conectar outras regiões com o porto fluvial, inclusive outras províncias como Minas Gerais. O domínio dos tropeiros teve o seu fim a partir da mecanização dos veículos de transportes e quando teve início a abertura de estradas de rodagem. Já os canoeiros, ou barqueiros, com sua força muscular para varejar e remar as canoas do Porto do Cachoeiro até a capital, em cerca de 60 km de percurso, regularmente, também foram uma das alavancas do “progresso” e desenvolvimento de Santa Leopoldina. O trabalho dos canoeiros era intenso e ininterrupto, pois o Rio Santa Maria foi a única via de transporte por um longo período, desde o início do

desbravamento da região. Foram as canoas, inclusive, que transportaram os primeiros veículos a motor que ali chegaram, além das vigas de aço da primeira ponte construída sobre o Rio Santa Maria, ainda no século XIX, trazidas da Europa (SCHWARZ, 1992, p. 33 e 37).

E assim, a colônia, “nitidamente progressista, amante de melhoramentos e de novidades”, já fazia uso do telefone, juntamente com o Rio de Janeiro, apenas 11 anos após a descoberta de Graham Bell (COSTA, 1982, p. 29). O primeiro telefone em terras capixabas foi ligado em 1887, sendo, conforme revista local, o segundo instalado no Brasil (SANTA LEOPOLDINA, 2004, p. 20). A grande prosperidade comercial da colônia também a colocou em uma posição social de destaque, fazendo com que suas festas ficassem famosas e concorridas. Além disso, atraía muitas pessoas da capital e do Rio de Janeiro que “vinham ali passar o Carnaval, todos os anos, para aplaudir ranchos e cordões carnavalescos, como o Brasil acorda e o Rosa do Sertão, que rivalizavam no ritmo e na graça dos foliões, nas cores vivas de seus estandartes, no luxo de suas fantasias típicas regionais” (COSTA, 1982, p. 21). A poderosa influência de Santa Leopoldina se fazia sentir não somente nas outras colônias do interior do estado, mas também além das fronteiras de Minas Gerais, “e assim, produzindo já bastante em seu próprio território, e, principalmente, comprando e vendendo muito nos Municípios satélites, Santa Leopoldina chegou a ser, sem favor algum, o mais importante centro comercial e social do interior do Espírito Santo” (COSTA, 1982, p. 22).



Figura 88: Estação Telegráfica de Benevente, em 1874
Autor: Albert Dietze⁶³

⁶³ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.



Figura 89: Estúdio fotográfico e academia de ginástica de Albert Dietze, Santa Leopoldina, 1874
 À esquerda, duas mulheres posicionadas em frente ao estúdio e, à direita, alguns homens praticando exercícios nos aparelhos (cavalos e barras) instalados ao ar livre.

Autor: Albert Dietze⁶⁴

Segundo Costa (1982, p. 29), a colônia apresentava todos os sinais marcantes do “progresso”, mas “só o transporte era lento, penoso e caro”, e seria natural “que a idéia de construir estradas fosse acolhida com vivo entusiasmo naquela atmosfera de franca prosperidade, aparentemente inabalável”. O desenvolvimento atingido pela região recém colonizada fez com que se buscasse uma nova orientação para o sistema de transportes, principalmente as classes produtoras, impulsionados pelo surgimento do motor à explosão e seu uso no transporte de mercadorias. Com o aumento constante da produção, não estava sendo mais economicamente viável utilizar-se de mulas como veículos, percorrendo as precárias estradas de tropa existentes (pequenas trilhas), devido à sua morosidade e baixa capacidade de transporte (SCHWARZ, 1992, p. 41). Dessa forma, a construção de estradas de rodagem e o tráfego dos “modernos” veículos motorizados iriam trazer um grande impacto e entusiasmo nos primeiros tempos, quando “quadros inéditos se substituíam uns aos outros, em tumultuosa seqüência. E os olhos, habituados à imutabilidade constante daqueles lugares, não se fartavam de ver e admirar as transformações que operava aquela revolução em marcha” (COSTA, 1982, p. 30).

Demonstrando o poderio econômico dos comerciantes de Santa Leopoldina, as principais firmas comerciais da cidade, J. Reisen & Cia, Vervloet Irmãos e Cia e C. Muller & Cia, fundaram, com recursos próprios, a Cia Viação Geral de Santa

⁶⁴ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

Leopoldina, visando construir uma estrada, promover a sua conservação, bem como explorar seu tráfego (SCHWARZ, 1992, p. 41). A construção desta estrada, ligando Santa Leopoldina a Santa Teresa, foi um grande empreendimento particular que teve, segundo Schwarz (1992, p. 41) “decisiva contribuição para o desenvolvimento rodoviário do Estado”. Fruto de antigas pretensões de se construir uma estrada em direção contrária ao litoral, provocou êxtase e admiração entre a população durante sua construção, principalmente com o trânsito dos primeiros veículos motorizados, os caminhões Saurer e Mullag, vindos da Europa, que serviam aos trabalhos de terraplanagem e transporte de pessoal e material (COSTA, 1982, p. 29). E os tropeiros e canoieiros, principalmente estes últimos, observando a tudo isso, sequer imaginavam o que estaria por vir. Nem mesmo os comerciantes, que viam na construção de estradas um novo impulso de desenvolvimento.

Enquanto os tropeiros atônitos admiravam a fita larga da estrada, que se ia alteando em rampas suaves pelas encostas das colinas, tão diferentes das picadas íngremes que eles conheciam, os canoieiros auxiliavam a encenação da tragédia, de que seriam as maiores vítimas, transportando em suas canoas, ainda desarmados, os primeiros caminhões (...) (COSTA, 1982, p. 30).



Figura 90: Caminhões Saurer e Mullag nos trabalhos de construção da estrada – data não identif.
Fonte: COSTA, 1982, p. 29.



Figura 91: Tráfego de veículos a partir da construção das primeiras estradas – data não identif.
Fonte: COSTA, 1982, p. 29.

A estrada foi inaugurada em 1919, com fogos de artifício, banquetes e imponentes solenidades, por uma entusiasmada e rica sociedade local, também contribuindo para isso a chegada do serviço de iluminação elétrica, que naquele mesmo dia funcionava pela primeira vez. As festividades inaugurais da estrada, que tiveram início no dia 11 de maio, marcaram época na história do Espírito Santo, tal a sua grandiosidade. Primeiramente, foi realizado um memorável banquete no palacete dos Vervloet, ricamente ornamentado e com a presença de inúmeras autoridades e personalidades políticas, sociais e econômicas de todo o Estado, que puderam desfrutar de um cardápio bastante sofisticado, dos mais finos vinhos europeus a sorvetes, muito raros naquela época. Após o banquete, iniciou-se um sarau, composto de apresentações musicais de trechos de Mendelsohn, dentre outros, e, em seguida, procedeu-se o baile, que se prolongou até a madrugada; “mal previam que aquelas festividades eram um sinal do fim do grande progresso do comércio de Cachoeiro de Santa Leopoldina” (SCHWARZ, 1992, p. 25), pois, em pouco tempo, em continuação a esta estrada, seria aberta outra que ligaria à capital do Estado, como uma decorrência natural face à política rodoviária que se desenhava. No dia seguinte, 12 de maio, o presidente do Estado e Comitiva fizeram a viagem inaugural, indo até Santa Teresa. Logo, estaria circulando por ela o primeiro veículo a motor de transporte de passageiros, que ficou conhecido como “Alpino”, em função das inúmeras serras por qual transitavam (SCHWARZ, 1992, p. 41 e 42).



Figura 92: Inauguração da estrada, em 1919 – autor não identificado⁶⁵

⁶⁵ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.



Figura 93: Veículo para transporte de passageiros – autor não identificado⁶⁶

E, assim, “a alegria geral daqueles dias parece não ter sido perturbada pelo menor pressentimento do que estava para acontecer, antes de um decênio”, pois “se havia sido possível construir uma estrada por entre as montanhas, seria muito mais fácil estendê-la, depois, até o litoral. E, nessa hipótese, ligado o interior distante diretamente ao porto marítimo, Santa Leopoldina perderia automaticamente todas as vantagens de sua posição privilegiada” (COSTA, 1982, p. 39). Já havia uma estrada ligando Cariacica à capital, sendo necessário apenas fazer a ligação Cariacica – Santa Leopoldina. E assim acontece, quando, em meio a uma mentalidade rodoviária que contagiava a todos, a Câmara Municipal de Santa Leopoldina aprova em 1927, por unanimidade, um projeto de lei que subvencionava a construção do trecho por sessenta contos de réis (SCHWARZ, 1992, p. 26). Segundo Schwarz (1992, p. 26), “tal providência deu um golpe de morte no transporte fluvial e pôs em ligação direta com a capital do Estado, toda a vasta interlândia, abalando desta forma os alicerces do comércio local”. As estradas, tão festejadas, acabaram por levar a cidade à decadência econômica, pois abriram perspectivas para que toda a produção de café descesse diretamente para ser negociada no comércio exportador de Vitória, e, dessa forma, o porto fluvial foi perdendo sua utilidade, sendo, aos poucos, desativado. A melhoria do sistema interno de transportes, em vez de se constituir um novo impulso para a navegação fluvial, como pretendiam os grandes produtores e comerciantes de Santa Leopoldina, contribuiu, progressivamente, para o seu declínio, com a extensão desse sistema.

⁶⁶ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

O ritmo do desenvolvimento comercial de Santa Leopoldina foi sempre crescente até o ano de 1928. Os negócios realizavam-se sem atropelos e sem disputas, havia oportunidade para todas as firmas, grandes ou pequenas. As dificuldades de transportes faziam com que se canalizasse para o rio Santa Maria toda a produção dos Municípios vizinhos. As principais firmas do Município, pelo volume e valor de seus negócios, obtinham exclusividade de venda, no Estado, dos produtos das fábricas do País. Entretanto, a marcha do progresso viria anular aqueles fatores circunstanciais que favoreciam tanto o comércio da comuna. A construção de novas estradas de rodagem, a melhoria dos meios de transportes fizeram com que Santa Leopoldina fosse perdendo, aos poucos, a sua posição privilegiada de centro comercial obrigatório de extensa região. (...) O comércio do Município foi-se paulatinamente enfraquecendo, jamais conseguindo retomar sua antiga e privilegiada posição no cenário municipalista do Estado (MUNICÍPIO DE SANTA LEOPOLDINA, 1949, p. 34).

O Jornal *Folha da Manhã*, de São Paulo, publica, em 1953, uma reportagem intitulada “Exerceu profunda influencia na vida do município de Santa Leopoldina a abertura de novas rodovias” (figura 93). Primeiramente, ressalta Santa Leopoldina como exemplo na solução do problema dos transportes de forma eficiente e em um tempo tão curto, demonstrando “o quanto as rodovias podem transformar a face de uma região”, elogiando, ainda “a dedicação que o governo mostra no desenvolvimento e na melhoria das estradas (...)” (SCHWARZ, 1992, p. 30). Contudo, em seguida, traça uma resenha histórica da região, onde afirma que há poucos decênios, ou seja, até a construção da rodovia Vitória – Santa Leopoldina, a mesma superava a capital em importância econômica, concluindo, categoricamente, que “(...) a cidade construiu a estrada e a estrada destruiu a cidade” (SCHWARZ, 1992, p. 30). A seguir, um trecho da resenha:

Para lá convergiam as picadas e caminhos pelos quais o café da hinterlândia procurava o porto, sendo transportado de Santa Leopoldina, pelo rio Santa Maria, em canoas, até Vitória, que naquele tempo ainda não era ligada ao continente por uma ponte. Eram os tempos áureos de Santa Leopoldina, cujos comerciantes, em 1918, tomaram a iniciativa de construir a estrada para Santa Tereza, onde trafegavam pouco depois os primeiros caminhões do Espírito Santo. Logo depois, a Câmara Municipal resolveu construir a estrada para Cariacica, município situado entre Santa Leopoldina e Vitória e que já se comunica com a capital por uma rodovia. Uma vez terminada e pouco depois melhorada, essa nova estrada alterou profundamente a posição econômica da cidade. Havendo ligação rodoviária direta com a capital – a ponte entre Vitória e o continente também ficou pronta – nessa altura o interior dispensava Santa Leopoldina como praça comercial, remetendo, mais depressa e barato do que por via fluvial, suas mercadorias diretamente ao porto marítimo e abastecendo-se também em Vitória. Onde antigamente os tropeiros terminavam sua jornada, hoje os motoristas passam e vez por outra param para um almoço rápido ou para tomar gasolina. As ruas da cidade ficaram vazias, assim como os armazéns. Os canoeiros desapareceram. A cidade construiu a estrada e a estrada destruiu a cidade. A dura lição calou no espírito dos filhos de Santa Leopoldina, tornando-os abertos para os problemas de transporte e a sua importância (SCHWARZ, 1992, p. 30).

Exerceu profunda influencia na vida do município de Santa Leopoldina a abertura de novas rodovias

Interessante contribuição para a solução do problema dos transportes de forma econômica e eficiente — Observações do sr. João Jochmann naquela comuna do Estado do Espírito Santo

Santa Leopoldina, pequeno município do interior do Espírito Santo, oferece uma interessante contribuição para a solução do problema dos transportes de forma econômica e eficiente, além de demonstrar, com essa experiência, o quanto as rodovias podem transformar a face de uma região. Tendo percorrido aquela região, o sr. João Jochmann, correspondente da Sociedade Geográfica Brasileira, apreciou de perto alguns aspectos e pormenores da construção de estradas de rodagem ali realizada que merecem atenção geral. O governo espírito-santense, diz, mostra um empenho especial em desenvolver a rede rodoviária, principalmente a que liga a capital à região do rio Doce, considerada como a terra de promessa capixaba. Tanto assim que canaliza para lá considerável migração interna.

Não surpreende, pois, assinala em seu trabalho — a dedicação que o governo mostra no desenvolvimento e na melhoria das estradas, bem como na construção das grandes pontes sobre o rio Doce. A extensão das rodovias estaduais aumentou de 2.072 quilômetros em 1941 para 2.439 em 1951. A rede municipal, no mesmo período, subiu de 2.891 quilômetros para 4.233. Talvez nenhum outro município capixaba tenha experimentado em sua rede rodoviária um incremento tão acentuado e em prazo tão curto como Santa Leopoldina, que possuía em 1948 cerca de 47 quilômetros de estradas municipais e, em 1952, 207 quilômetros, fora as rodovias estaduais, numa extensão de 47 quilômetros.

RESENHA HISTÓRICA

Traçando uma resenha histórica da região de Santa Leopoldina, fortemente influenciada pelo desenvolvimento dos transportes, afirma o sr. João Jochmann que ainda há poucos decênios, ou seja, até a construção da rodovia Vitória-Santa Leopoldina, esta cidade superou, em importância econômica, a própria capital do Estado. Era, nesse tempo, o posto comercial mais avançado. Para lá convergiam as picadas e caminhos pelos quais o café da hinterlândia procurava o porto, sendo transportado de Santa Leopoldina, pelo rio Santa Maria, em canoas, até Vitória, que naquele tempo ainda não era ligada ao continente por uma ponte. Eram os tempos aureos de Santa Leopoldina, cujos comerciantes, em 1918, tomaram a iniciativa de construir a estrada

para Santa Teresa, onde trafegavam pouco depois os primeiros caminhões do Espírito Santo.

Logo depois, a Câmara Municipal resolveu construir a estrada para Cariacica, município situado entre Santa Leopoldina e Vitória e que já se comunica com a capital por uma rodovia. Uma vez terminada e pouco depois melhorada, essa nova estrada alterou profundamente a posição econômica da cidade. Havendo ligação rodoviária direta com a capital — a ponte entre Vitória e o continente também ficou pronta — nessa altura o interior dispensava Santa Leopoldina como praça comercial, remetendo, mais depressa e barato do que por via fluvial, suas mercadorias diretamente ao porto marítimo e abastecendo-se também em Vitória. Onde antigamente os tropeiros terminavam sua jornada, hoje os motociclistas passam e vez por outra param para um almoço rápido ou para tomar gasolina. As ruas da cidade ficaram vazias, assim como os armazéns. Os canoeiros desapareceram. A cidade construiu a estrada e a estrada destruiu a cidade. A dura lição calou no espírito dos filhos de Santa Leopoldina, tornando-os abertos para os problemas de transporte e a sua importância.

INFLUÊNCIAS EM VÁRIOS SENTIDOS

O sr. João Jochmann destaca o trabalho do prefeito Francisco Schwarz no desenvolvimento das rodovias no município de Santa Leopoldina, que, de 47 quilômetros em 1948, passaram para 207 em 1952, excluindo outros 47 quilômetros de estradas estaduais. Em seguida, dá algumas notas sobre a influência profunda que essas construções exerceram em vários sentidos, não só no terreno do próprio transporte. Este, naturalmente, foi especialmente beneficiado. O número de veículos motorizados para carga, registrados na Prefeitura, que em 1948 era de 13, subiu para 39 em 1952, incluindo 3 camionetas basculantes. Não foram computados aí três tratores e uma cavadeira. O transporte no lombo animal restringe-se hoje à função de trazer os produtos das dispersas propriedades agrícolas até a casa do comerciante próximo. Em Santa Leopoldina são armazenados e aí seguem de caminhão para Vitória ou outro mercado ou para a região dos rios Doce e Guandu.

A maior proximidade dos centros consumidores e a mais rápida comunicação com os mesmos permitiram, nas partes mais altas do município, o plantio de legumes e hortaliças em larga escala, assim como a fruticultura. Livraram-se essas regiões do vício da monocultura do café. Não parou aí a influência das novas rodovias. Como as mencionadas culturas novas proporcionam maior rendimento financeiro por área, as propriedades agrícolas cuja maior parte é constituída por antigas colônias de 25 a 60 hectares, podem sustentar hoje mais de uma família. Nestas condições estancou ou, pelo menos, diminuiu sensivelmente a emigração que anteriormente ocorria no município, atingindo mais de uma centena de famílias por ano.

CAMPO DE PESQUISAS SOCIOLOGICAS

Lembra o sr. João Jochmann que a influência da ampliação da rede rodoviária fere ainda questões demográficas, sociais, culturais e administrativas, dizendo que o município ofereceria um campo fértil de observações e estudos a um seminario de pesquisas sociológicas, pois a zona tem algumas condições particulares que talvez não se encontrem em outras regiões do Brasil. Grande parte da população constituiu-se por descendentes de imigrantes alemães, principalmente da Pomerania, formando um insulamento completo. O primeiro passo para alterar a situação tinha sido, anos atrás, a abertura de escolas do governo. No tocante aos adultos, a facilidade dos contactos com o meio nacional, proporcionada pela melhoria dos transportes, constitui um fator ainda mais decisivo para uma assimilação dos teuto-brasileiros do interior do município.

Fora dessas transformações da estrutura econômica, social e cultural, o que merece interesse todo especial e nada restrito àquele município e ao Estado do Espírito Santo é o método pelo qual se conseguiu o quase milagre das novas construções e que se assemelha bastante ao ovo do Colombo. É o que veremos no próximo trabalho do sr. João Jochmann.

Jornal Folha da Manhã – São Paulo de 12/09/1953

Figura 94: Jornal Folha da Manhã – SP, de 12 de setembro de 1953 – reportagem relacionando a abertura de vias à decadência econômica de Santa Leopoldina

Fonte: SCHWARZ, 1992, p. 30.

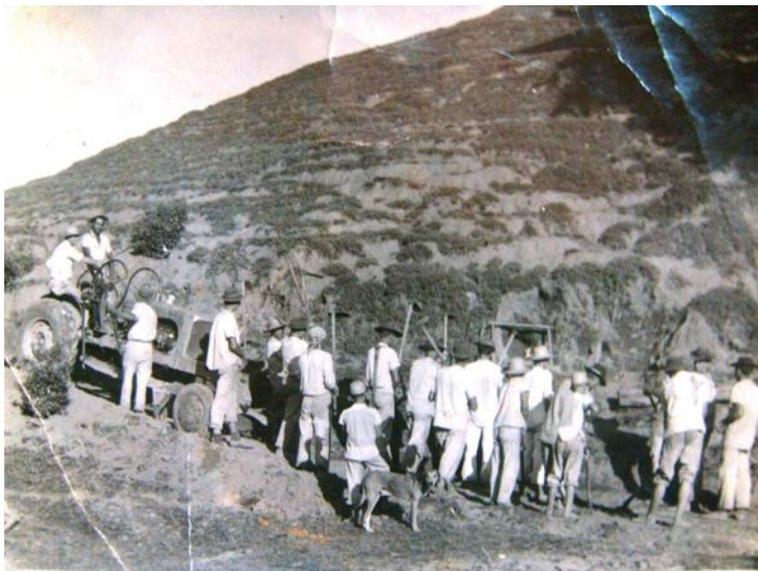


Figura 95: Mutirão para abertura de estrada, em Santa Leopoldina – data e autor não identificados⁶⁷

⁶⁷ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

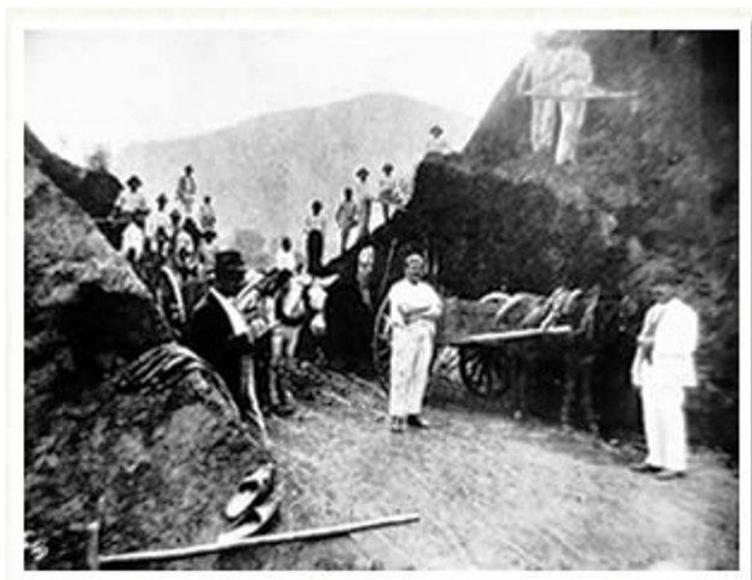


Figura 96: Início da construção de estrada, em Santa Leopoldina – data e autor não identificados⁶⁸

Em registros históricos, podem ser encontradas muitas demonstrações de saudosismo pela Santa Leopoldina de outrora, sempre fazendo referência ao Rio Santa Maria, mostrando quão atrelada está a história da cidade ao rio, e, principalmente, o quanto o rio foi sendo “esquecido”, “menosprezado”, “abandonado”, após perder a sua importância sócio-econômica como corredor viário principal e indispensável. Nos versos a seguir, por exemplo, Costa (1982, p. 47) expressa seu sentimento em relação a essa nova condição da cidade, descrevendo, ainda, a situação em que o rio se encontrava:

A cidadezinha continua linda, como outrora, mas é hoje silenciosa e tranqüila.

Somente sua nobreza indelével, sóbria e muito digna, nos fala com eloqüência da grandeza passada.

O rio está cada vez mais obstruído, atravancado de areia e lama. Nem uma só das antigas canoas singra hoje suas águas plácidas. O Pôrto da Pedra está abandonado e deserto.

E a cidade-relíquia, que se debruça melancólicamente sôbre o rio,
“...cansada, a dormir

Fecha as pálpebras:

É o pano que cai,

Para não mais se levantar...

Sinésio Lyra Falcão, um forasteiro propagandista de um circo que passou por Santa Leopoldina, também expressa em versos essa nova condição, fazendo referência direta ao Rio Santa Maria:

⁶⁸ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

Êste rio, que vês, é uma grandeza,
Que outrora foi teu campo de trabalho,
Onde colheste pão e agasalho,
Hoje é só rio, expressão da natureza.
Tu já foste o orgulho dêste Estado,
Já viveste na ufania da decência,
Já foste a expressão da opulência,
Hoje pairas como um vácuo esgotado.
Desperta! Continua tua marcha sutil,
Encara teu futuro junto aos teus,
Lembra-te que Deus é sempre Deus,
E tu és um pedaço do Brasil!
(apud COSTA, 1982, p. 45).

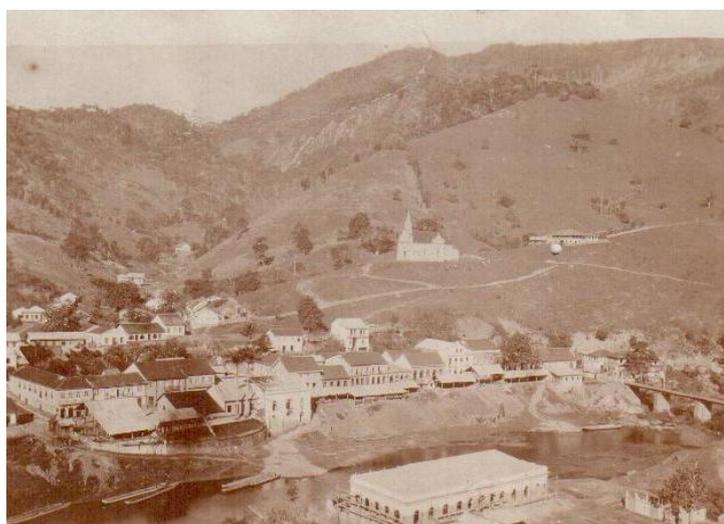


Figura 97: Foto antiga de Santa Leopoldina às margens do rio
Fonte: Acervo pessoal Renata Hermann de Almeida – data e autor não identificados.

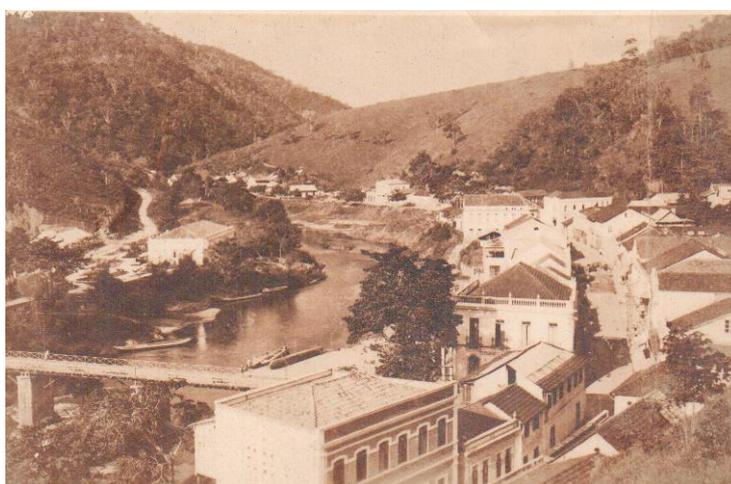
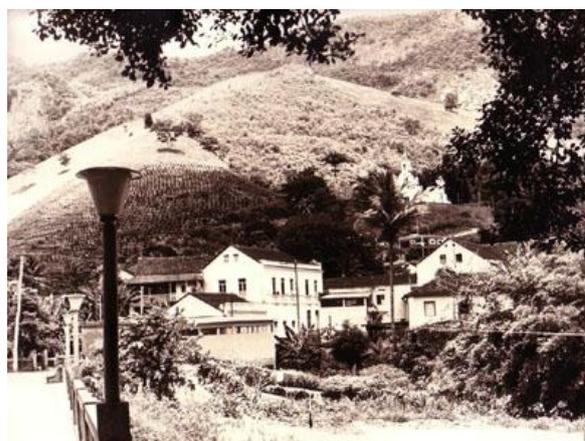
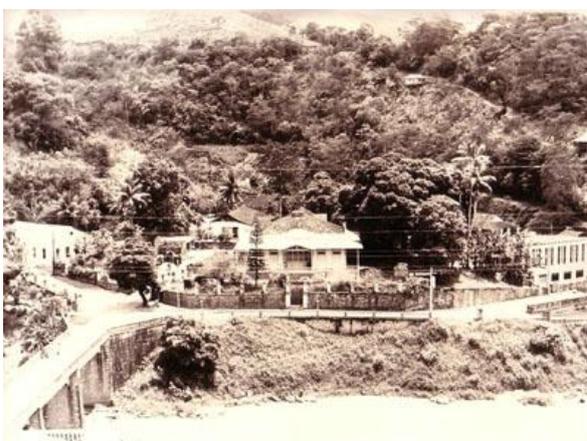


Figura 98: Foto antiga de Santa Leopoldina às margens do rio
Fonte: Acervo pessoal Renata Hermann de Almeida – data e autor não identificados.

Costa (1982, p. 28), dando ênfase à questão econômica, afirma que a grandeza e a prosperidade de Santa Leopoldina se baseavam exclusivamente do monopólio do tráfego fluvial:

Podemos, pois, afirmar que a grandeza e prosperidade de Santa Leopoldina se baseavam exclusivamente no monopólio do tráfego fluvial. Assim como o Nilo é um fio de que se dependura o Egito, (...), o Rio Santa Maria também era o único esteio da economia de Santa Leopoldina. Quando esse precário ponto de apoio, solapado aos poucos pela construção da rodovia, afinal desabou numa vez, também Santa Leopoldina encerrou para sempre seus dias de glória e esplendor.

Ficou explícito até aqui, que o Rio Santa Maria da Vitória foi fundamental para o desenvolvimento de Santa Leopoldina como cidade, se configurando como um elemento determinante no processo de produção do espaço e da paisagem leopoldinense, presente no imaginário e na cultura. Primeiramente, favoreceu a penetração no território, a posterior fixação dos colonos imigrantes, e, em seguida, passou a se configurar como o principal corredor viário da região, sobretudo na atividade exportadora e importadora, pelo menos até o final da década de 1920. Graça Aranha, escritor e jurista que imortalizou essa região, dando notoriedade, inclusive internacionalmente, ao torná-la “palco” do romance *Canaã*, denominou-a “Filha do Sol e das Águas”, mostrando que a presença da água, através do Rio Santa Maria e suas muitas cachoeiras, resumem Santa Leopoldina em sua essência. Juntamente com as águas, tem-se o sol, que faz brilhar o verde do vasto pedaço de Mata Atlântica, ainda bem preservado, que contorna a cidade.

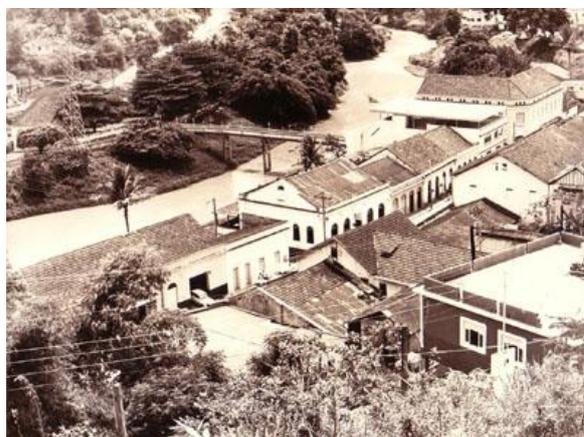


Figuras 99 e 100: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem
Autor: Margô Dalla - datas não identificadas⁶⁹

⁶⁹ Disponível em: www.ijsn.es.gov.br. Acesso em: 20 set. 2008.



Figuras 101 e 102: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem
Autor: Margô Dalla - datas não identificadas⁷⁰



Figuras 103 e 104: Santa Leopoldina e o Rio Santa Maria – Espaço e Paisagem
Autor: Margô Dalla - datas não identificadas⁷¹

Graça Aranha, para quem esse pedaço de terra “exprime uma harmonia perfeita no conjunto das coisas” (apud COSTA, 1982, P. 15), desenvolve um romance psicológico, de visíveis preocupações sociológicas, em cenários e costumes da referida região. A respeito do “cenário” escolhido por Graça Aranha, Costa (1982, p. 15) comenta, se referindo à história de Santa Leopoldina: “(...) seu belo e agradável cenário teria sido próprio para as emoções suaves das representações pastoris. No entanto, nele se desenrolou um drama forte e movimentado que, depois de atingir um clímax empolgante no primeiro quarto deste século, descambou para o final sombrio e constrangedor a que assistimos hoje (...)”. Costa (1982, p. 15), citando Graça Aranha, novamente expressa certo saudosismo da glória de outrora dessa região: “Disse Graça Aranha que ‘a cachoeira’⁷² não dividiria mais dois mundos, duas histórias, duas raças... De fato, já não opera tal divisão. Mas, em seu

⁷⁰ Disponível em: www.ijsn.es.gov.br. Acesso em: 20 set. 2008.

⁷¹ Idem.

⁷² Graça Aranha se refere a Cachoeira do Funil.

escachoar diurno e monótono, ela subsiste apenas como testemunha viva dos dias de glória que se esfumaram definitivamente nas brumas do passado irreversível...”. Percebe-se, mais uma vez, a cachoeira e, conseqüentemente, o rio, como uma referência marcante. Tanto nas palavras de Graça Aranha, como nas impressões de Costa sobre o passado. Esses “dois mundos, duas histórias, duas raças” refere-se à história de Milkau e Lentz no romance *Canaã*, dois jovens imigrantes alemães que se estabelecem no Porto do Cachoeiro e que possuem visões diferentes sobre o mundo. Da mesma forma que Graça Aranha, outros escritores, além de estudiosos e historiadores, trataram de Santa Leopoldina, mostrando em seus escritos e pesquisas “a luta pelo cotidiano, a epopéia da colonização e o esplendor da cafeicultura, infra-estrutura em que se sustentou a novel sociedade para lá transferida, no século passado” (SCHWARZ, 1992).

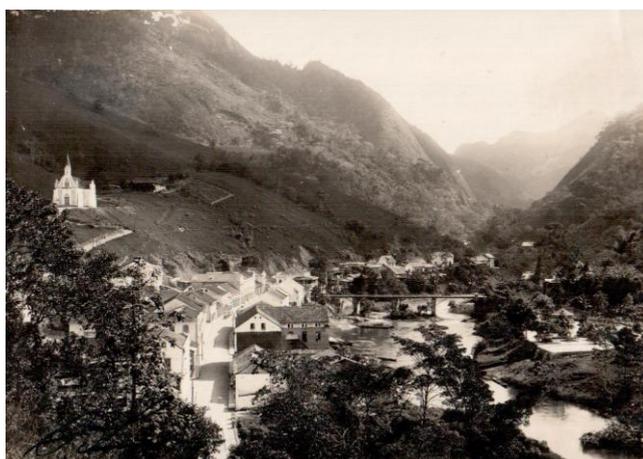


Figura 105: O cenário do romance *Canaã*, de Graça Aranha
Fonte: Acervo pessoal Renata Hermann de Almeida – data e autor não identificados.



Figuras 106 e 107: Cachoeiras, elementos marcantes, ainda hoje, no cenário de Santa Leopoldina
Casca do Ribeirão do Norte, em 1874, e Cascata do Helmer com visitantes, em 1875
Autor: Albert Dietze⁷³

⁷³ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

Faz-se necessário ressaltar que, além dos aspectos positivos inerentes à localização de Santa Leopoldina junto às águas do Rio Santa Maria, desde o início de sua história, como meio de comunicação, de desenvolvimento econômico, movimentando pessoas e riquezas, como recurso natural indispensável à sobrevivência, como um elemento representativo e marcante na produção daquele espaço e daquela paisagem, etc., têm-se também alguns aspectos negativos. Um desses aspectos negativos é a vulnerabilidade às enchentes. Cidades localizadas junto a mananciais são, quase sempre, mais vulneráveis, ainda mais no Brasil, onde não é a exceção a ocupação desordenada de suas margens, que compromete as matas ciliares. E Santa Leopoldina não foge a regra. Ainda mais levando-se em consideração que a área urbana, não apenas de Santa Leopoldina, mas de quase todas as cidades da região serrana do Espírito Santo, se localizaram, inicialmente, em fundos de vale, onde, além de comumente se encontrarem os cursos d'água, são "áreas onde o relevo, menos acentuado, facilita a construção das moradias" (SILVA, 2007, p. 178). De forma geral, essa ocupação, inicialmente, se dá em uma margem do rio, que só vem a ser transposto com a expansão urbana, e as atividades agrícolas se encontram no entorno imediato da área urbana, ocupando as encostas e delimitando-a (SILVA, 2007, p. 179). Com o crescimento e o adensamento da cidade, inicia-se um processo de verticalização junto aos cursos d'água (SILVA, 2007, p. 179).

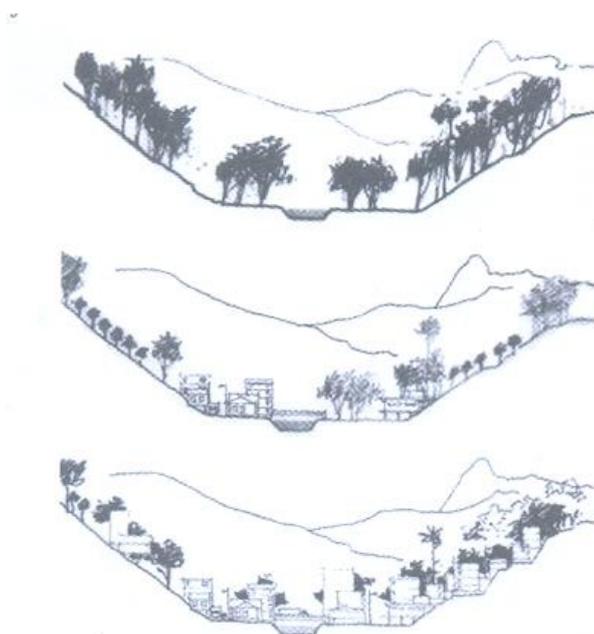


Figura 108: Croquis do processo de ocupação das cidades da região serrana capixaba
Desenho de Ricardo Guerra Florez
Fonte: SILVA, 2007, p. 178

Segundo Silva (2007, p. 179), “o processo histórico de ocupação da região promoveu a consolidação das áreas urbanas junto aos rios”, cujo “(...) modelo de ocupação se baseia nas facilidades oferecidas pela proximidade dos cursos d’água considerando: o acesso a uma determinada localidade, as condições favoráveis de ocupação das áreas mais planas, a comodidade de captação da água e a praticidade na emissão de esgoto sem tratamento e destinação do lixo doméstico”. Silva (2007, p. 179) destaca, ainda, que tal processo de ocupação acaba desconsiderando as áreas de proteção permanentes (APP’s), gerando sérios problemas de alagamento nas áreas urbanas. Outra constatação, que também se aplica, de forma geral, às cidades da região serrana capixaba, é de que a maioria das edificações das áreas urbanas elimina o esgoto diretamente nos cursos d’água, apesar de, em muitos casos, existir um sistema de coleta implantado (SILVA, 2007, p. 179).



Figura 109: Sede Municipal de Santa Tereza – edificações junto ao curso d’água
Fonte: SILVA, 2007, p. 179.



Figura 110: Sede Municipal de Santa Maria de Jetibá – edificação de 10 pavimentos sobre o Rio Santa Maria
Fonte: SILVA, 2007, p. 179.

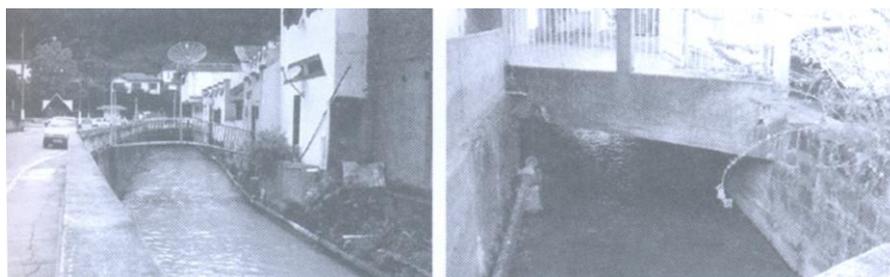


Figura 111: Santa Tereza – Acesso a edificações
Fonte: SILVA, 2007, p. 179.



Figura 112: Santa Leopoldina – edificações junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figura 113: Santa Leopoldina – área urbana “colada” ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.

Segundo registros históricos, no fim do ano de 1922 aconteceu uma grande enchente na cidade de Santa Leopoldina, que destruiu o edifício das Escolas Reunidas (SCHWARZ, 1992). Esta enchente foi considerada, na época, uma das maiores da história de Santa Leopoldina. Contudo, em 1960, aconteceu uma trágica enchente na Sede do Município, “deixando a mesma em estado de calamidade pública”, bem como em 2000, esta atingindo, além da sede, o interior do município⁷⁴. Percebe-se que com o passar dos anos, as enchentes foram ganhando proporções cada vez maiores, certamente o resultado da expansão urbana sem um

⁷⁴ Informação disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

planejamento urbano e ambiental compatível com a especificidade de tal território. Cabe ressaltar, que o Município de Santa Leopoldina é rural em sua maior parte (dados do ano de 2000 indicam que Santa Leopoldina teria cerca de 83% de sua população localizada na área rural (IJSN, 2000, p. 29)⁷⁵, atualmente essa porcentagem por certo deve ter diminuído, mas ainda sim seria um número bastante significativo), o que não impediu que o Município, como um todo (sede e interior), fosse atingido por essa trágica enchente, em 2000.



Figura 114: A enchente ocorrida em 1960, na cidade de Santa Leopoldina – autor não identificado⁷⁶

O município de Santa Leopoldina, que apresenta uma área territorial de aproximadamente 724,25 Km² (1,56% do território capixaba) com população estimada em mais de 12.000 habitantes, se diferencia da maioria dos municípios capixabas por essa característica predominantemente rural, além de ter uma densidade demográfica baixíssima, bem inferior à do Estado, tanto no meio urbano quanto no rural (IJSN, 2000, p. 29)⁷⁷. Cerca de 12% de seu território é ocupado pela Floresta Atlântica de Planície e Encosta, podendo-se encontrar ainda matas densas; contudo, espécies de madeira de lei raramente são encontradas (IJSN, 2000, p. 29). Outra característica bastante peculiar do município, é que este tem cerca de 20% da área territorial compreendida entre 8 e 200 m de altitude, e 80% entre 200 e 1.055 m (IJSN, 2000, p. 29), que influenciou diretamente no tipo de exploração agrícola, bem como, já explicitado, no processo de ocupação e expansão urbana. A maioria da

⁷⁵ Elementos para os Diagnósticos Municipais: Microregião Central Serrana – Itaguaçu, Itarana, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, Santa Teresa, São Roque do Canaã.

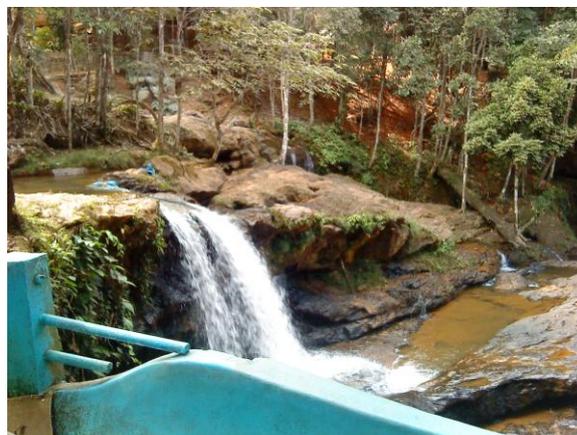
⁷⁶ Disponível em: www.santaleopoldina.es.gov.br. Acesso em: 19 maio 2009.

⁷⁷ Elementos para os Diagnósticos Municipais: Microregião Central Serrana – Itaguaçu, Itarana, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, Santa Teresa, São Roque do Canaã.

população sobrevive das atividades agropecuárias, da produção à comercialização, além das atividades relacionadas ao turismo rural (fazendas, pousadas, restaurantes, cachoeiras, etc.). As agroindústrias há algum tempo já vêm despontando no município, em especial aquelas relacionadas ao leite e seus derivados. As principais atividades agrícolas desenvolvidas nas regiões de maior altitude são a olericultura e a cafeicultura (café arábica), e, em menor grau, o cultivo de banana e de feijão. Nessas regiões, têm-se, ainda, mas como atividades de subsistência, a pecuária, a suinocultura, a avicultura, e o plantio de milho e mandioca, com o excedente sendo comercializado. Já na região baixa, predominam as atividades de pecuária de leite e cultivo de banana e café (conillon), e, em menor escala, a pecuária de corte, a suinocultura, a fruticultura tropical e a olericultura (IJSN, 2000, p. 29).

Santa Leopoldina, embora apresente um grande comprometimento ambiental, em função da má utilização dos recursos naturais, ainda se vale muito dos seus atrativos “naturais” (juntamente com os culturais, em razão de sua diversidade e preservação – arquitetura, costumes, festas, danças, culinária, etc.). As atividades relacionadas ao agroturismo representam a segunda fonte de renda do município. As áreas contíguas às suas diversas cachoeiras, por exemplo, são bastante exploradas turisticamente, com algumas apresentando instalações como banheiros, lanchonetes e até pousadas (ver figuras a seguir). Os impactos ambientais se estendem da área rural à área urbana, começando pela rodovia que margeia o Rio Santa Maria em sua maior parte. Em muitos trechos, a distância entre o rio e a rodovia é de pouquíssimos metros. Descendo o Santa Maria, é possível encontrar depósitos de lixo, em especial resíduos sólidos domiciliares, tanto no leito quanto nas margens do rio. A vegetação natural de Santa Leopoldina, dada sua “vocaçãõ” para a agricultura desde o início do processo de ocupação, foi cedendo lugar à agricultura (principalmente o café nas encostas) e às amplas pastagens, causando grandes impactos ambientais. Desde a colonização até os dias de hoje, a agricultura desenvolvida nas encostas, ao eliminar a vegetação nativa, vem resultando, ao longo dos anos, em graves problemas como erosões; e a agricultura desenvolvida nas margens do Rio Santa Maria, ao remover as matas ciliares, promovendo o transporte de sedimentos para o leito do rio, contribuiu para os processos de assoreamento. Além disso, as queimadas, historicamente utilizadas no preparo do

solo para o cultivo e que atualmente são feitas clandestinamente, e o acentuado aporte de agrotóxicos e fertilizantes nas águas do Rio Santa Maria, são outros dos impactos ambientais perceptíveis na área “rural” do município.



Figuras 115 e 116: Cachoeira Vêu de Noiva, na localidade de Chaves, Santa Leopoldina – além da cachoeira principal, existem várias quedas menores
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 117 e 118: Cachoeira Vêu de Noiva, que conta com infra-estrutura turística como bar e restaurante, área para camping, pousada, tobogãs, trilhas para passeios ecológicos, etc.
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 119 e 120: Infra-estrutura na área da Cachoeira Vêu de Noiva
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.

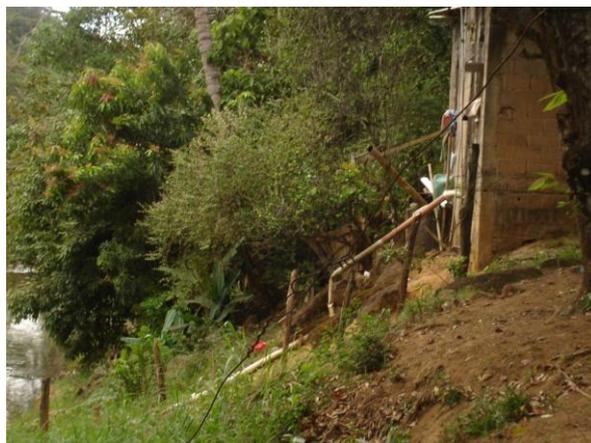


Figuras 121 e 122: Infra-estrutura na área da Cachoeira Véu de Noiva
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.

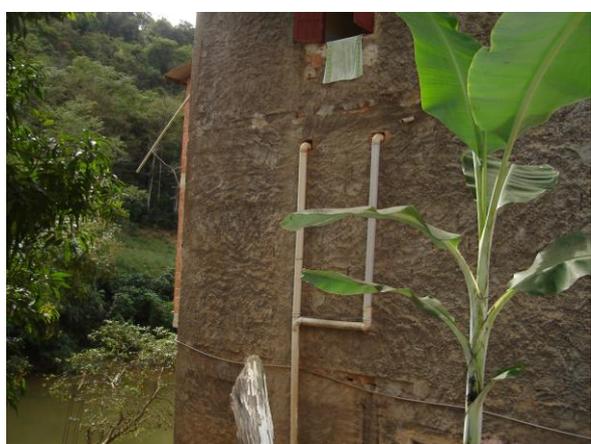
Com relação à área urbana, a ocupação das margens do Rio Santa Maria e das encostas, no processo de expansão urbana, também tem trazido grandes impactos ambientais ao longo dos anos, resultando em situações trágicas como as já citadas enchentes, os deslizamentos de encostas, etc., como acontece na maioria das cidades brasileiras. Acerca do problema ambiental e também de saúde pública que representa a contaminação dos corpos d'água através do lançamento direto de esgoto, pode-se afirmar que em Santa Leopoldina isso se mostra bastante grave. Não há tratamento de esgoto na área urbana, que é todo jogado no Rio Santa Maria da Vitória, sendo que na área rural a situação é pior, na medida em que não existe qualquer infra-estrutura de saneamento (IJSN, 2000, p. 31). Em 1994, o SEAMA (Secretaria Estadual de Meio Ambiente) já afirmava que "(...) o rio Santa Maria não consegue assimilar a carga de efluentes domésticos lançados em seu leito", sendo que, desde então, a situação só vem agravando. Em visita à Santa Leopoldina, já a partir do início do perímetro urbano, é possível perceber em praticamente todas as edificações diversos canos de esgoto que descem em direção ao Rio Santa Maria, que está "logo ali", muito próximo a elas. Em edificações encontradas mais no interior da área urbana também foi possível constatar a mesma coisa.

Essas edificações "irregulares", geralmente, estão de "costas" para o rio, que tem, muitas vezes, suas pequenas margens livres cheias de lixo, entulhos, galhos e troncos secos, conformando uma paisagem residual, um espaço desvalorizado, mas que ainda assim é (pouco) aproveitado. E assim, conforme constatou Oliveira em 1997 (1997, p. 16), mas que se aplica perfeitamente à condição atual, "convivendo com esse cenário tão degradado, várias casas podem ser avistadas, algumas ricamente construídas, outras simples barracos de um ou dois cômodos, porém

todas abrigam famílias que, de uma maneira ou outra, interagem com o rio (...)". Durante visita à cidade, algumas dessas relações foram presenciadas, como pessoas pescando (inclusive na mesma área onde foi observado o despejo de esgoto no rio) e contemplando a paisagem, a partir de um espaço público construído junto ao Santa Maria, crianças brincando às suas margens (fundo das residências) e nos bancos de areia formados em alguns trechos onde o rio está quase seco, etc. Aliás, esse espaço público de lazer conformado junto ao Rio Santa Maria é marcante em Santa Leopoldina, que, com suas pequenas pontes de pedestres conectando o entorno, o fluxo da água, a vegetação, os pequenos animais, etc., destaca-se como uma amenidade urbana e ambiental na cidade, valorizando a paisagem e o espaço de vida cotidiana.



Figuras 123 e 124: Esgoto eliminado diretamente no Rio Santa Maria, por uma edificação no início do perímetro urbano - observar a proximidade da edificação com o rio, e a conformação de um espaço residual, desvalorizado
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 125 e 126: Esgoto eliminado diretamente no Rio Santa Maria, por uma edificação no início do perímetro urbano - observar a proximidade da edificação com o rio, e a conformação de um espaço residual, desvalorizado
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figura 127: Esgoto eliminado diretamente no rio, por uma edificação mais no interior da área urbana
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



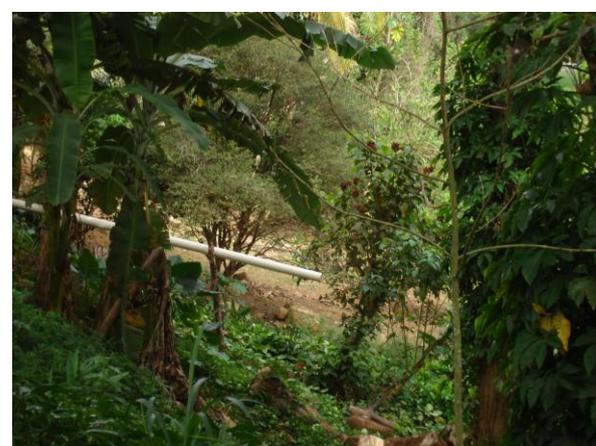
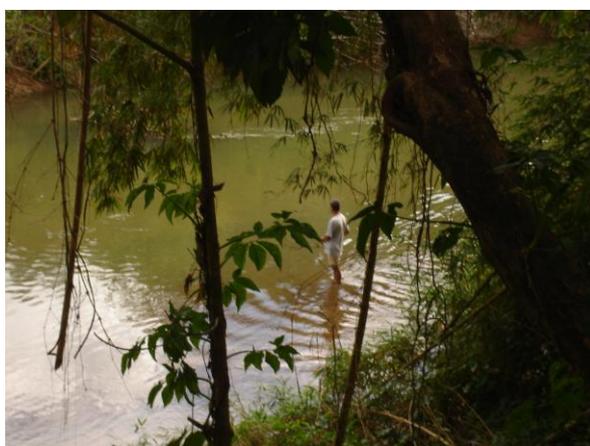
Figuras 128 e 129: Margens do rio tomadas por lixo e entulhos - espaço residual, desvalorizado
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 130 e 131: Margens do rio tomadas por entulhos - espaço residual, desvalorizado
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



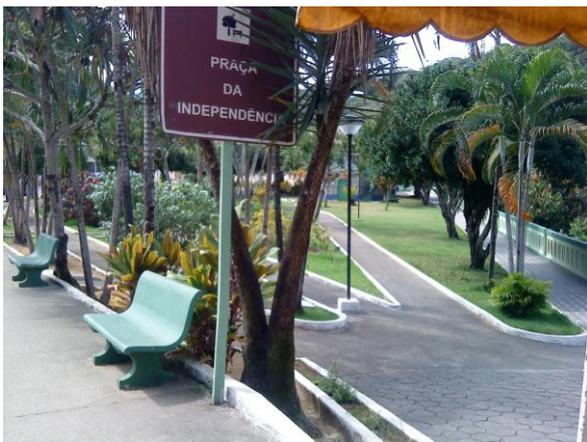
Figuras 132 e 133: Entulhos e ônibus de turismo parados às margens do rio
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 134 e 135: Homem pescando em área onde há despejo de esgoto diretamente no rio
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



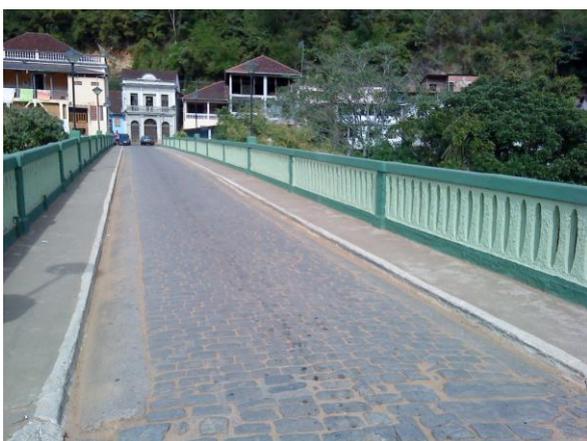
Figuras 136 e 137: Crianças brincando no banco de areia formado na margem do rio
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 138 e 139: Espaço público junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 140 e 141: Espaço público junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 142 e 143: Espaço público junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 144 e 145: Espaço público junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 146 e 147: Espaço público junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 148 e 149: Espaço público junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 150 e 151: Espaço público junto ao Rio Santa Maria
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figuras 152 e 153: Equipamentos do espaço público junto ao rio, parque infantil e escola, respectivamente
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.



Figura 154: Nessa área, encontra-se um medidor com a finalidade de medir a profundidade do rio – observar que o medidor vai até 7 m; a profundidade atual não passa de 2 m
Fonte: Arquivo pessoal, 2009.

A partir do resgate histórico até os dias atuais, pode-se afirmar que o município de Santa Leopoldina realmente é uma “dádiva” do Rio Santa Maria, pois seu surgimento, sobrevivência, desenvolvimento, além de sua identidade como cidade, está intrinsecamente ligado a ele. Ainda hoje, Santa Leopoldina é dependente desse manancial, no sentido dos recursos que ele oferece (água, energia, turismo, etc.) para a cidade (apesar de sua condição de degradação atual), porque com relação à sua importância no contexto social e cultural, percebe-se um enfraquecimento. No entanto, ainda sim, é possível constatar que o Rio Santa Maria da Vitória exerce influência na vida dos moradores de Santa Leopoldina, principalmente através de sistemas de utilização baseados em atividades de trabalho e lazer. Um interessante estudo sobre a percepção ambiental da comunidade de Santa Leopoldina em relação ao Rio Santa Maria da Vitória, realizado aproximadamente 10 anos atrás, já constatava que “para essa comunidade a atribuição de valores está relacionada, principalmente, à importância do rio para o abastecimento de água e de energia elétrica”, indicando, ainda, haver por parte deles uma visão equivocada acerca dos componentes do rio (nascente, foz e vegetação ciliar), que inclusive “(...) tende a menosprezar o papel da vegetação na manutenção do equilíbrio ecológico da bacia hidrográfica” (OLIVEIRA, 1997, p, 62). Esse mesmo estudo constatou que a comunidade de Santa Leopoldina tinha uma “percepção do ambiente estruturada segundo aspectos cognitivos relacionados à religiosidade, à afetividade (topofilia), à apreensão (topofobia), a mecanismos culturais de utilização, à identidade pessoal e individual e à identidade história da cidade” (OLIVEIRA, 1997, p, 62), e, nesse sentido, o Rio Santa Maria tinha e tem papel central. Atualmente, não mais com a mesma intensidade, principalmente na população mais jovem. O espaço fluvial de Santa Leopoldina, em sua maior parte, se constitui uma “sobrevivência”, algo que permanece ali, no cotidiano da cidade, mas que perdeu utilidade, valor, função e significado ao longo dos anos, se transformando em um espaço até mesmo desprezado, nos fundos das edificações, como depositário de lixo e esgoto.

3.3.2 Rio Santa Maria e Ilha das Caieiras/Vitória: da História e Ocupação ao Contexto Ambiental, Cultural e Social Atual

Inicialmente, faz-se necessário ressaltar que como Santa Leopoldina se trata de um *município*, primordial no início do processo de desbravamento e ocupação do interior do Espírito Santo, e Ilha das Caieiras de um *bairro* do município de Vitória, cujos registros históricos de seu início são controversos, o resgate histórico deste é mais sucinto, mas não menos importante, pois tem como foco, também, o seu *processo de urbanização* mais recente, que expressa a *produção social da cidade capitalista*, desigual e excludente. Situada, conforme já vimos, no estuário do Rio Santa Maria da Vitória, onde se forma uma extensa e bela região de manguezal, Ilha das Caieiras é um dos principais pontos históricos, culturais e turísticos da capital, e um dos bairros mais antigos da Região da Baía Noroeste de Vitória, pois teve sua ocupação iniciada entre o final do século XIX e início do século XX, quando foi, junto com Santa Leopoldina, lugar de movimentação comercial para embarque e desembarque de mercadorias e produtos agrícolas, tendo como corredor viário o Rio Santa Maria. A Região da Baía Noroeste, de forma geral, começou a ser intensamente ocupada para finalidade urbana apenas nas décadas de 1970 e 1980, em consequência de um grande fluxo migratório, originado de uma série de transformações na estrutura econômica capixaba nas décadas anteriores, fazendo com que milhares de famílias deixassem a zona rural em busca de melhores condições de vida na área urbana. Toda aquela região de manguezal foi sendo ocupada de maneira desordenada, com a população se abrigando em palafitas, e, apesar das tentativas locais de organização, a população vivia em condições subnormais de moradia, enquanto o ecossistema era fortemente impactado (FORNACIARI; OLIVEIRA, 2007, s/nº).

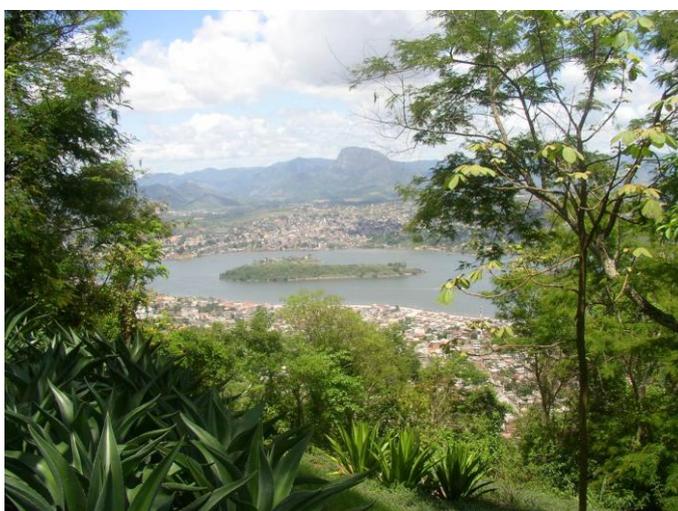


Figura 155: A Região da Baía Noroeste de Vitória
Fonte: PEREIRA, 2005.



Figuras 156 e 157: A Região da Baía Noroeste de Vitória em 1970 e 2007, respectivamente⁷⁸



Figuras 158 e 159: A região de Ilha das Caieiras em 1970 e 2007, respectivamente⁷⁹

Conforme constata Silva (2006), os registros históricos são um tanto quanto confusos acerca de um lugar chamado *Ilha das Caieiras*, ou simplesmente *Caieiras*. Em registros históricos mais antigos encontramos as denominações “Caleiras” e “Ilha das Caleiras” (com “l”) (SILVA, 2006, p. 4). Em alguns casos, parecem, de fato, referir-se a um lugar situado na região da atual Ilha das Caieiras; em outros, suscita dúvidas, como, por exemplo, as referências encontradas em Daemon (1879). Em Santos (apud SILVA, 2006, p. 4), pode-se encontrar um registro de 1535 onde aparece um lugar chamado “Caleiras”, próximo a então Ilha de Santo Antônio:

⁷⁸ Disponível em: <www.veracidade.com.br>. Acesso em: 15 nov. 2009.

⁷⁹ Idem.

Pelos começos de junho do mesmo anno (sic) de 1535, alguns povoadores dos mais destemidos, embarcados em lanchões, deram-se a investigar os arredores. Subindo pela barra, julgaram que o braço de mar fosse um rio e, apesar de incomodados pelos índios, conseguiram desembarcar, no dia 13 de junho, no caminho próximo ao lugar, depois chamado Caleiras. Como era dia de Santo Antônio, deram à nova ilha o nome de “Ilha de Santo Antônio”, nome que ainda hoje se dá ao arrabalde de Vitória que está situado no lugar do desembarque.

Em 1537, Vasco Coutinho assina um alvará de doação da citada Ilha de Santo Antônio a Duarte de Lemos. Este documento faz referência a uma “Ilha das Caleiras” ao dizer que “feita a doação da dita ilha ficou a mesma denominando-se ilha de Duarte de Lemos, do nome de seu senhorio, mas ficando sempre o nome de Santo Antônio persistindo, até hoje, ao local que do Campinho prossegue à ilha das Caleiras (...)” (DAEMON, 1879, p. 58). Em 1550, Vasco Coutinho transfere a sede da Capitania para a então Ilha de Santo Antônio ou de Duarte de Lemos, por motivos de segurança, fundando a Vila de Vitória. Desta forma, é possível depreender que a descrição acima citada, encontrada em Daemon, “estava dando os limites da Ilha de Vitória, e o “Campinho” a que se refere é a área onde hoje está o Parque Moscoso (...)” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS⁸⁰, 1994, p. 5). Quanto “a Ilha das Caieiras, pode estar se referindo à Ilha do Cal, situada ao lado da Ilha da Pólvora, em Santo Antônio” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 5). Segundo o livro *História e histórias da Ilha das Caieiras* (1994, p. 5), é provável que a produção de cal fosse comum nas ilhas de Vitória. No Arquivo Público Estadual, pode-se encontrar um mapa de 1878 da costa brasileira, onde aparece o nome “Caieiras” (agora sem o “l”) no canal que abraça Vitória, mas que “também suscita dúvidas quanto à localização, e poderia estar se referindo às ilhas que eram locais de fabricação de cal, não tendo que ser necessariamente a Ilha das Caieiras” atual (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 5). Neves e Pacheco (1996, p. 12) também chamam a atenção para o nome “Caieras” na região do Lameirão, Baía de Vitória, encontrado nesse mapa.

Além disso, outra questão a respeito da Ilha das Caieiras que gera controvérsia é o fato de ter sido ou não uma ilha. Algumas obras que fazem um resgate histórico de Ilha das Caieiras a partir de pesquisas junto a antigos moradores, afirmam que, de

⁸⁰ Neste livro não consta, nominalmente, os organizadores. Elaborado em conjunto pelos professores e alunos da *Escola de Primeiro Grau Francisco Lacerda de Aguiar*, baseado em pesquisas de cunho histórico (especialmente no Arquivo Público Estadual) e em relatos de antigos moradores, é um interessante livrinho, citado, inclusive, em livros de outros historiadores, como no de Neves e Pacheco (1996), outra referência importante no desenvolvimento deste capítulo.

fato, se tratava de uma ilha, razão pela qual, juntamente com fato de que havia ali uma fábrica de cal, o local ficou conhecido como Ilha das Caieiras⁸¹, mas que devido ao aterro do canal que a separava do continente, em 1940, passou a se configurar como uma pequena península. Outras indicações dão conta de que nunca teria sido uma ilha, tendo recebido esta denominação pela aparente configuração propiciada pelo contínuo movimento da maré. Neves e Pacheco (1996, p. 12) corroboram com esta versão, afirmando que Ilha das Caieiras “de ilha só tinha o nome”, e que o manguezal que antes cercava a “ilha”, ao que se supõe, era o elemento responsável, nas enchentes da maré, por lhe dar o aspecto insular.

Segundo Neves e Pacheco (1996, p. 12), a fábrica de cal ligada à história de Ilha das Caieiras e que lhe deu o nome, chamava-se Boa Esperança. Esta foi instalada pelo português José Lemos de Miranda. Como não havia jazidas de calcário em rocha na Ilha das Caieiras que pudessem fornecer a matéria prima para o fabrico de cal, “(...) o material empregado nessa atividade provinha das ostras, estas sim, abundantes no lugar e em suas vizinhanças (...)” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 14). Em meados do século XIX, a abundância de ostras encontrada na orla da cidade de Vitória já chamava a atenção do geólogo canadense Charles Frederick Hartt (viajante estrangeiro já citado anteriormente), como se pode observar em trecho de sua obra *Geologia e geografia física do Brasil*, conforme descrição reproduzida abaixo. Ignácio Acioli de Vasconcellos, primeiro presidente provincial do Espírito Santo, em sua *Memória estatística da província do Espírito Santo*, escrita em 1828, registra que a Província exportava, até então, 100 moios (82.800 litros) anuais de cal, descrevendo, ainda, o processo, “bastante primitivo, em que a lenha de mangue e as conchas, dispostas em camadas, eram queimadas e resfriadas com água, para o fabrico da cal” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 14).

A água em frente à cidade (de Vitória) é turva, e a fauna no litoral caracterizada pela abundância de ostras, cobrindo as rochas, molhes e mangues, abaixo algumas polegadas da linha preamar. As espécies de ostras são muito pequenas com bordos ondulados extremamente agudos, usadas como alimento em Vitória (...) (HARTT, 1941)

Há cerca de 50 anos, apenas, a Ilha das Caieiras era o último reduto povoado, além de Inhanguetá (atualmente outro bairro da Região da Baía Noroeste de Vitória), ao

⁸¹ “A expressão *caieira* significa fábrica de cal ou forno onde se ‘calcina’ pedra calcária para se fazer a cal. O toponímico (no plural) parece sugerir a disseminação, na região, de fornos dedicados a essa atividade. É bom não esquecer que nas proximidades fica a Ilha do Cal cujo nome dispensa maiores explicações” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 14).

norte de Santo Antônio. Assim, Ilha das Caieiras se destacava em meio a uma região com características rurais, um cenário quase deserto (NEVES; PACHECO, 1996, p. 12), pois, como vimos, processo de ocupação mais do restante da Região da Baía Noroeste é bem mais recente. Na época em que foi instalada a fábrica de cal, por volta de 1920 a 1930, as casas da Ilha das Caieiras eram de estuque, cobertas de palha, havendo apenas três casas de alvenaria. Segundo relatos, “foi também nessa época que surgiu a informação de que ali, antes, habitavam índios e jesuítas. Todos que chegaram nesta época não viram jesuítas e nem índios, mas todos ouviram dizer. Há até o cemitério dos jesuítas na Ilha do Gaspar (...)” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 14). É claro que são histórias contadas, sem confirmação, e da mesma maneira passadas adiante.

Fora da estradinha de barro, hoje Rodovia Serafim Derenzi, a Ilha das Caieiras escapulia às características de meio rural que marcavam o cenário quase deserto desta parte da capital do Espírito Santo, onde poucas vacas e distraídos bois fartavam-se na ruminância bucólica das pastagens ali existentes, isolados em pequenos sítios demarcados em cercas de camarã ou arame farpado e onde a própria estradinha era entrecortada por cancelas e mata-burros de madeira.

À margem do manguezal, ficava a ilha. E não só estava geograficamente desligada daquele ambiente campestre, colônia de pescadores concentrada em si mesma como concha, porque de ilha só tinha o nome. Na verdade, achava-se ligada à ilha-Capital pela estreita faixa de acesso que conduzia ao interior do povoado e onde sobressaíam, como principais construções, o armazém de secos e molhados de Manoel do Santos Lírio e a Fábrica de Cal do Manoel Miranda (NEVES; PACHECO, 1996, p. 12).

Sem dúvida, o Rio Santa Maria da Vitória foi um dos grandes responsáveis pelo processo de ocupação de Ilha das Caieiras, juntamente com o Rio Bubu (este vindo do município de Cariacica), pois ambos desembocam bem em frente. As canoas, que vinham do grande centro econômico que era Santa Leopoldina, desciam pelo Rio Santa Maria e atingiam o canal de Vitória, depois se dirigindo ao Porto de Vitória. Pode-se dizer que “todos os primeiros moradores da Ilha vieram por estes rios, abandonando o trabalho das fazendas e optando pela pesca ou pelo trabalho na fábrica de cal”. Além disso, “os canoeiros começaram a ter a Ilha como ponto de descanso antes de chegar ao porto (...)”, pois, “dependendo da maré, era melhor esperar outro momento, e era isso que eles faziam na ilha: esperar melhor maré” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 5), de forma a alcançar com menos esforço o Porto de Vitória ou dele navegarem de volta a Santa Leopoldina. E assim, com o tempo, “alguns mais espertos fizeram na Ilha

estabelecimento comercial para servir aos canoeiros e aos passageiros” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 13).

Subindo o Rio Santa Maria, vamos encontrar várias fazendas. Principalmente no norte do município de Cariacica (...) e todo o município de Santa Leopoldina. Com o tempo, as pessoas que trabalhavam nestas fazendas resolveram mudar de atividade. E através de informação de canoeiros, ou de viajantes, ficaram sabendo da Ilha. Ali poderia haver nova forma de vida. Pescaria abundante e garantia de venda no mercado da Vila Rubim 'logo abaixo'. Ou então se dedicar à cata de ostras, conserto de canoas e corte de madeira para a fábrica de cal. Muitos dos que chegaram eram nordestinos que antes tinham chegado em busca de trabalho, por causa da seca enorme do nordeste no início do século vinte (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 13).

Os canoeiros, assim como foram importantes no contexto histórico de Santa Leopoldina, também foram importantíssimos para a ocupação da Ilha das Caieiras, afinal, eles tinham uma relação cotidiana com os dois lugares, os *vértices* desse importante corredor viário que era o Rio Santa Maria. A Ilha das Caieiras era a primeira visão que os canoeiros tinham ao avistar o canal de Vitória. Eles levavam as notícias para os que viajavam em suas canoas, e, de certa forma, faziam “propaganda” do lugar. Dessa forma, muitos chegaram à Ilha por terem ouvido dizer que “havia um lugar bonito e bom de se morar, bem perto da capital” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 16). E foi assim que Lilico, por exemplo, chegou a Ilha das Caieiras e ali se instalou, bem como Dona Felicidade (que hoje dá nome à principal rua de Ilha das Caieiras), vinda de Santa Leopoldina (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 16).

Normalmente as canoas apareciam no canal de madrugada. Quando chegavam ao canal usavam grandes remos, que ao tocarem na água faziam enorme barulho e eles, para alívio de tão pesado trabalho, cantavam muito, e muitos gostavam de ficar na janela observando a beleza do desfile destas canoas, que levavam à proa uma lanterna, geralmente uma vela comum protegida por um vidro. A parada na Ilha para estes canoeiros era rápida. Era para uma conversa, entrega de alguma mercadoria, ou de correspondência, ou simplesmente para tomar uma cachaça boa (...). De qualquer maneira era sempre rápida a permanência, pois o destino era o porto de Vitória (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 16).

A fabricação de cal em Ilha das Caieiras, bem como a pesca no manguezal, também foram grandes responsáveis pelo crescimento do número de moradores na Ilha, no início do século passado. Segundo Neves e Pacheco (1996, p. 12), a fábrica de cal e o manguezal, “proporcionavam os meios básicos de subsistência para os moradores da ilha, reforçados pelo trabalho das mulheres com a lavagem ‘para fora’ da roupa que traziam nas trouxas, carregadas na cabeça”. Quando a produção cafeeira

desenvolvida na região central serrana do Estado começou a entrar em crise, Ilha das Caieiras recebeu muitas pessoas, provenientes, principalmente, da região do vale do Rio Santa Maria (devido à ligação direta através do rio), atraídas pelas atividades de fabricação de cal e pesca no manguezal.

Quando a produção cafeeira no vale do rio Santa Maria entrou em declínio, na crise dos anos vinte, e as estradas de rodagem inviabilizaram o transporte fluvial, foram diversas as pessoas, afetadas pela falta de emprego, que trocaram as terras de Santa Leopoldina pela Ilha das Caieiras. Os canoeiros já tinham conhecimento que, na Ilha, a fábrica Boa Esperança e a pesca no manguezal ofereciam condições de trabalho e sobrevivência (NEVES; PACHECO, 1996, p. 18).

É possível encontrar em Ilha das Caieiras inúmeros moradores ou antigos moradores que são naturais de Santa Leopoldina. Manuel dos Passos Lyrio, por exemplo, antigo proprietário da casa onde hoje funciona um museu e que dá nome ao mesmo, veio de Santa Leopoldina na década de 1930, comprou um terreno em Ilha das Caieiras e construiu a casa, onde passou a funcionar um comércio de secos e molhados, que vendia de tudo, desde agulhas até alimentos, e foi o único durante um longo período (A TRIBUNA, 2009, p. 9). Segundo o filho de Manuel dos Passos Lyrio, Ary Lyrio, quando ele chegou, era tudo mangue, assim, o único jeito de trazer mercadorias para o comércio era por meio de canoas (A TRIBUNA, 2004, p. 10). Ainda segundo ele, além de alimentos, seu pai comercializava palha, já que maioria das casas era feita desse material. O livro *Desfiadeiras de siri da Ilha das Caieiras*, de 1996, traz o depoimento de Maria Corrêa do Nascimento, conhecida como Dona Maroca, na época com 74 anos, também natural de Santa Leopoldina e moradora da Ilha das Caieiras desde a adolescência. Ela descreve com palavras simples a Ilha das Caieiras daquele tempo:

Isto aqui era muito diferente, era um caminhozinho assim, só dava para a gente passar nesta rua, as casinhas encostadas uma na outra do lado de cima e do lado de baixo, e aquele bequinho para a passagem. Até aqui era maré, aqui pertinho da casa, chegava ali fazia uma voltzinha. Naquela casa lá, tudo é aterrado. Aquela casa era de tijolo, e ali na esquina tinha uma de tijolo. O resto era tudo de estuque, cobertas de zinco, chão de terra, lamparina de querosene. Só tinha luz elétrica, parece que em três casas, quando nós chegamos aqui, porque tinha a Fábrica da Cal. A água vinha de um encanamento lá de cima e a gente não pegava aqui na ilha não, pegava lá, na volta de uma pedra, que agora está tudo com rua. Quando faltava, a gente ia no pé do morro pegar a água em lata, e trazia na cabeça para usar dentro de casa (NEVES; PACHECO, 1996, p. 18).

Naquela região, as canoas eram utilizadas não apenas para o transporte de mercadorias, mas também de pessoas. Além disso, eram usadas pelos catadores de concha ligados à fábrica de cal, que iam em canoas pertencentes à fábrica, levando

peneiras. O trabalho se processava da seguinte forma: “Na maré baixa, botavam a peneira no fundo, pisavam em cima e puxavam. A lama e as conchas vinham juntas e eles peneiravam e jogavam na canoa as conchas que iam servir para fazer a cal” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 16). O interessante é que pouco se catava a ostra para venda como marisco. Toda a ostra era reservada para a fabricação de cal. O depoimento de Eliana Santos Muniz Correia, que nasceu em Ilha das Caieiras, em uma casa de estuque, nos mostra que, em 1965, as canoas ainda eram bastante utilizadas como meio de locomoção dos moradores de Ilha das Caieiras (NEVES; PACHECO, 1996, p. 19):

(...) o transporte para a Ilha dependia de uma lotação que ‘vinha às seis horas da manhã, às doze horas e às dezoito horas. Eram os três horários para se ir até o mercado da Vila Rubim. O nosso transporte aqui era mesmo de canoa para a Praia do Suá onde tinha o Dr. Guedes, que era médico e tratava a gente lá. As mulheres, quando estavam grávidas, os pescadores tinham de levá-las de canoa para o Hospital São Pedro, na Praia do Suá (...)’ (NEVES; PACHECO, 1996, p. 19).

Pelo fato de, por um longo período, o contato com as pessoas de fora ter sido difícil, possível apenas através das canoas, pois Ilha das Caieiras era isolada de tudo, sendo o centro mais próximo a comunidade de Santo Antônio, os moradores iam se casando entre si, as propriedades iam passando de pai para filho, e, geralmente, a profissão do pai era seguida pelo filho (até porque ali, ou se era pescador, catador de ostras ou consertador de canoas). Assim, “se era difícil sair da Ilha, também era difícil chegar à Ilha, e como o espaço ali era muito pequeno, muito rapidamente toda a área foi ocupada o que explica não haver muita gente de fora morando na Ilha, até hoje” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 14).

A fábrica de cal contava com um grande galpão, um forno, máquinas para insuflar o ar para a fabricação da cal, além de três poços de água, tipo artesiano. As conchas eram jogadas no forno para a queima com “lenhas do mangue velho”, e, “quando a água era jogada aquela concha ia fervendo, fervendo, e a concha queimada, que era preta, ia ficando branca, naturalmente. Depois, bastava peneirar para fazer a cal”, descreve José Manoel Miranda (Nenel), neto do fundador da fábrica Boa Esperança e que também foi dono da fábrica, em depoimento também contido no livro “Desfiadeiras de siri da Ilha das Caieiras” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 16). Ainda segundo ele, a fábrica empregava de cinco a seis empregados mais os trabalhadores avulsos, moradores da Ilhas das Caieiras, sendo que uns tiravam a lenha do manguezal e outros catavam as conchas. Produzida em quantidade, a cal

era, então, ensacada e levada em grandes barcas ou canoas para a estação Vitória-Minas, em Argolas, sendo embarcada em vagões para diversas localidades como Colatina, Resplendor, Governador Valadares, Aimorés, todo o vale do Rio Doce, além de abastecer Vitória (NEVES; PACHECO, 1996, p. 16).

As ostras eram catadas, e as preferidas eram as de bodigão. Eram lavadas e jogadas em um grande forno. Uma camada de lenha, uma camada de ostras. Cada dupla de camadas era separada por chapas de ferro perfuradas para garantir a oxigenação e a queima. Após três dias de fogo, as ostras queimadas eram retiradas ainda quentes, e com carrinhos de mão, jogadas sobre um piso liso. Sobre elas era lançada grande quantidade de água. No resfriamento elas eram quebradas com pás, e depois peneiradas. Estava pronta a cal. Em sacas era levada por canoas para o porto de Vitória. Esta atividade durou por mais de quarenta anos (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 14).

Diz Neves e Pacheco (1996, p. 16), que “cal e manguezal estão impregnados à tradição da Ilha das Caieiras”, e que “o manguezal, com sua fartura de alimentos, foi, por certo, o primeiro elemento de fixação do homem na ilha, em tempos indígenas, a cal veio muito depois, revigorando esta fixação (...)”. Entretanto, não seria de todo errado colocar o manguezal como protagonista, afinal, toda a matéria-prima necessária para a produção de cal, ou seja, a ostra e a lenha, provinha dali. O livro *História e histórias da Ilha das Caieiras*, baseado, principalmente, em relatos de antigos moradores, destaca o processo de extração da madeira do mangue para a queima, mostrando que havia, de alguma forma, a preocupação em fazer com que essa atividade não viesse a se esgotar rapidamente: “Eles aforavam uma parte do mangue vermelho, porque este dá umas árvores maiores, e começavam a cortar, deixando porém a parte da raiz para que a árvore crescesse de novo. Com o tempo aforavam outra parte, e esperavam enquanto isso, que a primeira se recuperasse. Desta forma eles tinham sempre madeira, em tempo mais curto possível” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 15).



Figuras 160 e 161: Fotos antigas do manguezal da Região da Baía Noroeste de Vitória
Autor: Fernando Lima Sanchotene; fotos publicadas em 1979 na Revista FJSN - Meio Ambiente.⁸²

⁸² Disponível em: www.ijsn.es.gov.br. Acesso em: 20 set. 2008.

Depois do fechamento da fábrica de cal, a atividade predominante na região passou a ser apenas a pesca no manguezal. Pescava-se para comercialização, mas também para subsistência. Eliana Correia lembra que o morador da Ilha das Caieiras “por não ter condição para comprar carne, se alimentava do pescado e de muita fartura de ostra”, catada em “um osteiro ali na boca do canal, que entra para o Rio Santa Maria”, onde os meninos tiravam ostra de mergulho (NEVES; PACHECO, 1996, p. 19). Ainda hoje, a pesca (e demais atividades agregadas) é a atividade responsável pela sobrevivência dos moradores da Ilha das Caieiras, com destaque para a pesca do siri. Ali, o siri sempre foi encontrado em grande quantidade, inclusive qualquer criança conseguia pegá-lo, até mesmo com barbante, tal a fartura. Atualmente, grande parte das mulheres da Ilha se dedica à catação do siri e, principalmente, à atividade de desfiar o siri, sendo que esta se iniciou há pouco mais de 40 anos. Dessa forma, foi formada, em 1999, a *Cooperativa de Desfiadeiras de Siri da Ilha das Caieiras*. O comércio do siri desfiado (o siri é vendido em sacolas de plástico de um a três quilos e conservado em geladeiras e congeladores) mobiliza centenas de pessoas, do pescador e das desfiadeiras aos donos de restaurantes e peixarias, havendo “fornecedores habituais e adquerentes (sic) infalíveis, numa rede de fregueses que mantém ativo o fluxo da compra e venda. E há revendas. Muitas desfiadeiras adquirem o siri dos pescadores, desfiam-no e vendem-no para outras mulheres na Ilha das Caieiras que o repassam aos donos de restaurantes” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 34). Provavelmente hoje não mais, em função da pesca predatória que diminuiu drasticamente a quantidade de siri encontrada, mas há cerca de 10 anos, alguns desses consumidores se abasteciam, semanalmente, com 200 a 300 quilos de siri desfiado, que equivale a uma tonelada de siri/mês, razão pela qual os pescadores da Ilha acreditavam que havia, também, repasse para fora do Estado, devido ao volume das compras (NEVES; PACHECO, 1996, p. 34).

Toda essa demanda era inimaginável por volta da década de 1960, quando as catadeiras ainda limitavam sua produção ao consumo doméstico e às pequenas vendas no mercado da Vila Rubim, bem como ao atendimento de vendas extras relacionadas a datas específicas como a *Semana Santa*. Foi o crescimento urbano de Vitória, contribuindo para a multiplicação de restaurantes e peixarias, em especial na região da Praia do Canto e Camburi, que fez crescer essa demanda por siri desfiado (NEVES; PACHECO, 1996, p. 34). Aos poucos, o siri, juntamente com

outros frutos do mar característicos dali, seja como *tira gosto* (a exemplo das “casquinhas de siri”), seja como refeição principal, foi assegurando forte presença na culinária capixaba, o que ajudou a colocar Ilha das Caieiras em destaque no contexto cultural de Vitória, além de chamar a atenção para o rico ecossistema que se constitui o manguezal. Sem dúvida, a maior atração da Ilha é o extenso manguezal em frente, que forma verdadeiros labirintos na foz do Rio Santa Maria, onde os moradores trabalham a qualquer hora do dia, dependendo apenas da variação da maré. Além disso, os moradores utilizam o manguezal também para o lazer. Alguns pescadores e suas famílias, por exemplo, costumam encostar suas canoas na Ilha do Crisógno, próximo dali, uma ilha cercada de pedras e vegetação e onde um banco de areia forma uma praia na maré baixa. Ali, eles trocam, momentaneamente, as linhas e anzóis pelo churrasco.

As árvores de mangue são mais altas junto às margens do rio e formam uma espécie de paredão ao longo dos diversos canais do delta do Santa Maria. Os caranguejos passeiam pelos troncos e de vez em quando um peixe surpreende o visitante com um salto. No fim da tarde, o espetáculo é das garças. Sem falar na revoada de socós-boi, galinha, mergulhão e Martim-pescador, entre outros.

Os próprios pescadores, encontrados com suas canoas e barcos a motor no cais do bar do Lilico, guiam turistas e pesquisadores pela rota seguida pelos canoeiros de Santa Leopoldina (...).

É melhor fazer o passeio na maré vazante, ideal para a pesca do siri e por oferecer menos resistência ao peso do barco. As canoas feitas de troncos transportam até seis pessoas, incluindo os dois pescadores que vão remando e falando sobre o mangue e a ilha.

Há quem prefira o passeio no barco a motor por ser mais rápido, mas é justamente na lentidão da canoa, na marola provocada pelos remos, e no silêncio quebrado vez ou outra por um Martim-pescador, que se conhece o ritmo diferente deste outro lado da baía de Vitória.

O mundo do mangue surpreende pela riqueza que dele é extraída e pela capacidade de se recuperar das agressões ao seu meio ambiente. O pescador Alomar Xavier, que conduz o barco junto com Gilson Fortunato, aponta para as árvores de mangue recém-recuperadas junto às margens do rio. “Elas nasceram sozinhas ali, depois que retiraram uma invasão. É só não mexer”.

A superfície lodosa do mangue esconde camarões, sururus, ostras e siris em convívio harmonioso com as mais variadas espécies de peixes. Pena, que não sejam tão variadas assim hoje em dia. Os pescadores lembram da desova do robalo, que não ocorre mais por aquelas bandas, e até dos botos que brincavam no canal.

Em compensação, citam enormes siribeiras escondidas no interior do manguezal. “Tem Siriba aí dentro que dá para fazer duas canoas dessas que a gente usa”, orgulham-se. Siriba é o nome popular da *avicennia*, uma das três espécies típicas de manguezal. As outras são a *rhizophora*, ou mangue vermelho, de cuja casca se extrai o tanino para a pintura e impermeabilização das panelas de barro, e a *laguncularia*, ou mangue preto (A GAZETA, 1997).



Figuras 162 e 163: O manguezal no ponto em que o Rio Santa Maria encontra a Baía e alguns animais característicos desse ecossistema

Fonte: A GAZETA, 1997; FARIAS, 2008, respectivamente.



Figuras 164 a 167: A pesca no manguezal, a cata do sururu por mulheres e as desfiadeiras de siri “O cotidiano dos moradores de Ilha das Caieiras”

Fonte: A GAZETA, 1997.



Figuras 168 e 169: As desfiadeiras na *Cooperativa de Desfiadeiras de Siri da Ilha das Caieiras*⁸³
Autor: Elizabeth Nader, data não identificada.



Figuras 170 e 171: Restaurante ligado à *Cooperativa* e restaurante na orla de Ilha das Caieiras
Fonte: Arquivo Pessoal, 2008.

⁸³ Disponível em: www.vitoria.es.gov.br. Acesso em: 20 set. 2009.



Figuras 172 e 173: O manguezal visto a partir do restaurante ligado à *Cooperativa*
 Fonte: Arquivo Pessoal, 2008.



Figuras 174 e 175: Barcos de pesca em Ilha das Caieiras
 Fonte: Arquivo Pessoal, 2008.



Figuras 176 e 177: Moradores sobrevivem da pesca no manguezal
 Fonte: Arquivo Pessoal, 2008.



Figuras 178 e 179: Crianças pescando – relação com o manguezal está impregnada na cultura local
 Fonte: Arquivo Pessoal, 2008.



Figuras 180 e 181: A orla da Ilha das Caieiras – ponto turístico e gastronômico de Vitória
Fonte: Arquivo Pessoal, 2008.



Figuras 182 e 183: A vista a partir da orla e o Centro Cultural Caieiras
Fonte: Arquivo Pessoal, 2008.

Tradicionalmente, existem duas formas de pesca do siri na Ilha das Caieiras: aquela feita com o *jereréu* ou *jereré*, puçá onde se coloca a isca (geralmente peixes não utilizados para comer) para atrair o siri; e aquela conhecida como *pesca de mombó*, feita com puçás sem isca, à noite, à luz de lampiões. A pesca de Jereréu é a mais difundida, não só em Ilha das Caieiras, mas em todo o canal da Baía de Vitória (NEVES; PACHECO, 1996, p. 27). Há alguns anos, em consequência da grande demanda de siri desfiado pelo mercado consumidor de Vitória, começou a ser empregada outra forma de pescar o siri, a *pesca com balão*, geralmente por pessoas de fora, ligadas a empresários, e não por pescadores nativos. É uma pesca extremamente predatória, que utiliza uma “(...) armação, em forma de balão, de malhas miúdas, com boca aberta e fundo fechado, que raspa o canal da baía, amarrada à popa de um barco a motor, conduzido em marcha lenta. Típico arrastão, nada escapa à passagem predatória do balão” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 28). Além disso, “o húmus e espécies marinhas são trazidos à superfície, no roldão do arrasto (...). Todo o vasto berçário dos siris fica prejudicado” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 30). Segundo os pescadores de Ilha das Caieiras, a pesca com balão

“acaba com a criação, “é uma pesca assassina”, pois “(...) sai catando do camarão pequeno ao camarão grande, do peixe pequeno ao peixe grande, do siri pequeno ao siri ovado” (NEVES; PACHECO, 1996, p. 30). Em 1996, a situação já provocava reações por parte da comunidade de Ilha das Caieiras, e a necessidade de sobrevivência levava algumas desfiadeiras a comprarem os siris dos *baloeiros*:

Estas redes geralmente são de pessoas de fora da Ilha das Caieiras que hoje se instalaram aqui porque é uma forma fácil de ganhar dinheiro, mas está causando muito prejuízo para nós porque aqui na Ilha das Caieiras dava muita pescadinha, bastante vermelho, muito robalo, mero em grande quantidade. Já vi um pescador pegar aqui um mero de 150 quilos. E isso está acabando com o nosso pescado (NEVES; PACHECO, 1996, p. 30).

Em 1999, uma reportagem publicada no jornal A Tribuna, Vitória/ES, abordou a pesca com balão, mostrando também a preocupação dos pescadores locais com a preservação do meio ambiente, mas, acima de tudo, com a manutenção do seu “campo de trabalho”:

A pesca predatória, conhecida por pesca de arrasto ou “balão”, está se tornando uma ameaça ao ecossistema marinho da Ilha das Caieiras, em Vitória. Nada escapa à rede em forma de tubo, amarrada atrás dos barcos, que sai carregando todo tipo de pescado do fundo do mar. Quando o barco a motor vai lentamente arrastando o tubo de um lado para o outro da maré, muitos mariscos, siris e peixes são trazidos à tona. Como somente os graúdos interessam, os pequenos, já mortos, são jogados fora.

Os pescadores da Ilha têm receio em falar neste assunto por medo de represarias. “As pessoas recebem ameaças. Eu mesmo já fui ameaçada de morte porque sou contra o balão”, disse Eliana Santos Muniz Correia, presidente da Associação de Pescadores e Desfiadeiras de Siri. Segundo ela, a maioria das pessoas que praticam a pesca de balão é de fora do bairro. “Elas se instalam aqui porque é mais fácil ganhar dinheiro com o balão. “Os pescadores obedecem os donos de barcos, mas é muito melhor usar o Jereré (rede artesanal) e não ter patrão”.

Um pescador que não quis se identificar assumiu que já praticou pesca de arrasto durante muitos anos, mas hoje só trabalha com o jereré: “Eu pegava muito peixe, mas agora sei que isto atrapalha o meio ambiente porque os peixes vão sumindo. Hoje eu só cato mariscos” (A TRIBUNA, 1999, p. 7).

Para Ferreira (apud NEVES; FERREIRA, 1996, p. 23), “a população de Caieiras tem uma relação afetiva, toda uma história, todo um processo de cuidados com o manguezal”, ao contrário da população que se formou na região de São Pedro (de ocupação mais recente), “cujo padrão de subsistência é fisiocrático, a terra encarada como base de sobrevivência e moradia”:

Eles querem apenas aterrar porque a relação que têm com a terra é de aterro, de horta, estas coisas. Não poupam o caranguejo, não poupam o sururu, não poupam o próprio manguezal. Se tiverem de cortar a vegetação do manguê para poder fazer fogueira também fazem. Não poupam absolutamente nada. Em 1989, 90, já não tinha mais manguê em torno da Ilha das Caieiras porque já estava feito o processo de ocupação do Manguezal (NEVES; FERREIRA, 1996, p. 23).

A ocupação maciça do mangue a que se refere, na Região da Baía Noroeste de Vitória, aconteceu bem depois do início da ocupação de Ilha das Caieiras e de Santo Antônio, nas décadas de 1960 e 1970. Essa região foi ocupada tardiamente em relação ao restante do município de Vitória. Em função do modelo sanitarista vigente naquela época considerar insalubres regiões em contato direto com o manguezal, muitas vezes era recomendado, caso fosse necessário ocupar estas áreas, que se fizessem aterros. Mas os investimentos públicos em urbanização de áreas de expansão se concentravam na porção leste da cidade, predominantemente banhada pelo mar (as poucas áreas de manguezal existentes nessa região sofreram aterros). Assim, enquanto os investimentos públicos eram direcionados para a porção leste, a noroeste o manguezal era ocupado de maneira ilícita, com a população se abrigando em palafitas (FORNACIARI, 2007). A partir de então, a degradação ambiental do ecossistema foi muito rápida, diminuindo significativamente sua área original. Segundo Neves e Pacheco (1996, p. 20), podem ser apontadas duas causas fundamentais para a favelização das áreas periféricas de Vitória: a erradicação dos cafezais do Espírito Santo na década 1960, e a implantação, a partir da década seguinte, dos grandes projetos industriais (siderúrgico e portuário) ditados pelo Governo Federal para o Estado. Ambos impulsionaram o processo de migração maciça em direção às áreas urbanas.

Se as migrações dentro do Estado do Espírito Santo até a década de 60 se caracterizaram pela direção rural-rural, a partir desse período o que se verifica é a urbanização crescente, com a diminuição da população rural como um todo, o que fez com que, em 1980, 64,2% da população capixaba estivesse localizada em áreas urbanas, principalmente na região da Grande Vitória, que concentrou 34,9% dessa população. Essa região foi o “lócus”, por excelência, da centralização dos grandes investimentos industriais, que exigiram amplo mercado de trabalho, o que, aliado às condições de decadência da agricultura, transformou Vitória e seus municípios limítrofes na direção preferencial dos fluxos migratórios (SIQUEIRA, 2001, p. 136).

Segundo Siqueira (2001, p. 145), o crescimento urbano da Grande Vitória, no período que vai de 1960 a 1980, aconteceu de forma desordenada, e foi acompanhado pela lógica da desigualdade social, na medida em que a economia urbana não possuía grandes condições de absorver produtivamente a força de trabalho trazida pela migração. O crescimento econômico, fundamentado no desenvolvimento de grandes projetos industriais, não foi proporcionalmente seguido pelo crescimento de empregos. O uso de tecnologia e capital intensivo limitaram a absorção de mão-de-obra, e, assim, com o setor dinâmico da economia não conseguindo absorver os sucessivos contingentes de trabalhadores disponíveis na

Grande Vitória, “grandes proporções de trabalhadores ligaram-se a atividades informais ao redor dos centros urbanos (SIQUEIRA, 2001, p. 145).

Este contexto de ocupação maciça e sem controle da região de manguezal de Vitória pelas populações carentes, que foram atraídas, inicialmente, pelo mercado de trabalho da Grande Vitória, acabou por se refletir na Ilha das Caieiras, onde, também, muitos barracos palafitados passaram a avançar o Manguezal adentro. A partir daí, o Manguezal, que antes contornava a Ilha, dando-lhe o aspecto insular que inspirou o nome do lugar, rapidamente foi sendo desfigurado e degradado. Atualmente, resta pouco de sua área original. O processo de ocupação da Região da Baía Noroeste, de forma geral, comprometeu seriamente a área do Lameirão em termos de desmatamento, aterro e fixação de palafitas. Deve-se ressaltar que a Ilha das Caieiras já tinha um pequeno processo de degradação ambiental do manguezal desde o início de sua ocupação, nos tempos em que era ponto de parada das canoas vindas do porto fluvial de Santa Leopoldina. Contudo, foi nessa época, a partir das décadas de 1960 e 1970, que o processo assumiu uma dimensão mais perversa. A partir dos anos 1990, a Prefeitura de Vitória (PMV) começou a fazer, mais sistematicamente, investimentos em infra-estrutura na Região da Baía Noroeste, e as palafitas que avançavam sobre o manguezal foram, aos poucos, sendo substituídas por edificações em alvenaria (também por iniciativa dos próprios moradores, que foram melhorando de vida), muitas das quais com a mesma tipologia, implantadas sobre as águas em pilotis. Neves e Pacheco (1996, p. 22) apontam, ainda, que o processo de expansão da ocupação na Região da Baía Noroeste afetou Ilha das Caieiras no sentido de promover maior competição nas atividades de pesca no manguezal, responsáveis pela sobrevivência dos moradores dali, mas que passaram, também, a ser o sustento de grande parte daquela população recém-chegada, desprovida das tradições do mar e da pesca.

A pressão dos migrantes, órfãos ou não dos extintos cafezais, vindos do interior do Espírito Santo e de Estados vizinhos, não tardou em se fazer sentir sobre a comunidade da Ilha das Caieiras. Isso deveu-se à competição que esses novos grupos periféricos das várias São Pedro passaram a exercer nas atividades ligadas à captura de alimentos nos manguezais e no canal da baía, incluindo a pesca do siri, e ao surgimento de densa vizinhança dos egressos da zona rural, desprovidos das tradições do mar e da pesca, ao redor da Ilha (NEVES; PACHECO, 1996, p. 22).



Figuras 184 e 185: O processo de ocupação da Baía Noroeste de Vitória (1970 e 1978)⁸⁴
Observar, especificamente, a mudança na configuração da região da Ilha das Caieiras



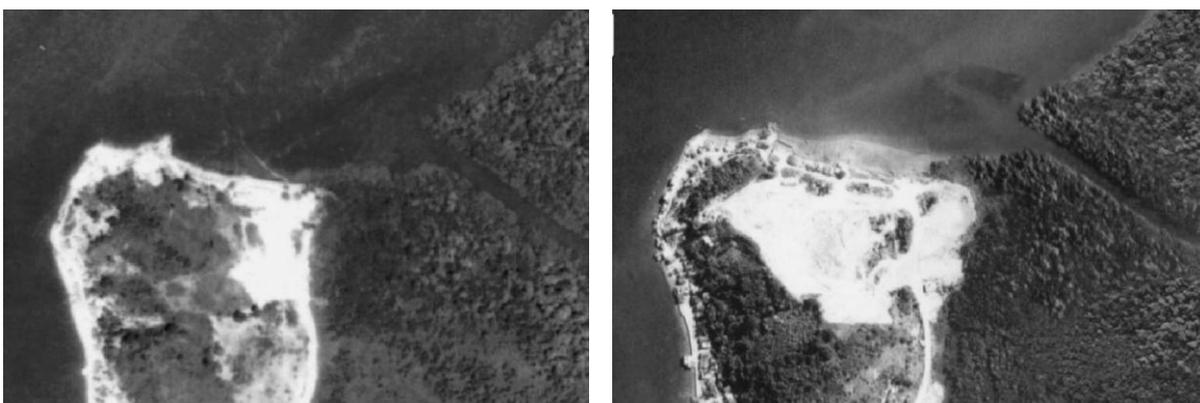
Figuras 186 e 187: O processo de ocupação da Baía Noroeste de Vitória (1998 e 2005)⁸⁵
Observar, especificamente, a mudança na configuração da região da Ilha das Caieiras

⁸⁴ Disponível em: <www.veracidade.com.br>. Acesso em: 15 nov. 2009.

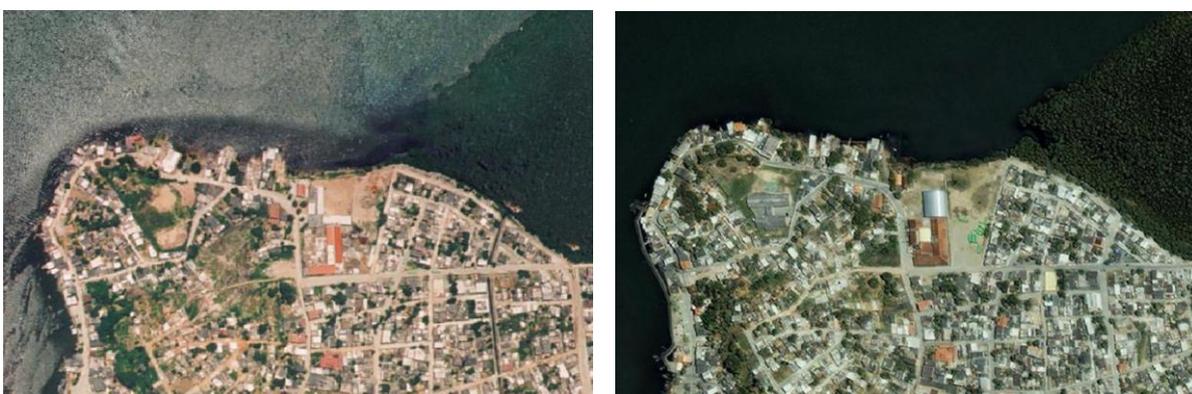
⁸⁵ Idem.



Figura 188: Ilha das Caieiras e entorno – data não identificada (provavelmente da década de 1970)⁸⁶



Figuras 189 e 190: A mudança na configuração da Ilha das Caieiras e entorno, a partir do intenso processo de ocupação da Região da Baía Noroeste de Vitória (1970 e 1978)⁸⁷



Figuras 191 e 192: A mudança na configuração da Ilha das Caieiras e entorno, a partir do intenso processo de ocupação da Região da Baía Noroeste de Vitória (1998 e 2005)⁸⁸

⁸⁶ Disponível em: www.ijsn.es.gov.br. Acesso em: 20 set. 2009.

⁸⁷ Disponível em: www.veracidade.com.br. Acesso em: 15 nov. 2009.

⁸⁸ Idem.



Figuras 193 e 194: Palafitas em Santo Antônio (canto inferior da imagem) e Ilha das Caieiras, respectivamente - datas não identificadas
Autor: André Abe.⁸⁹

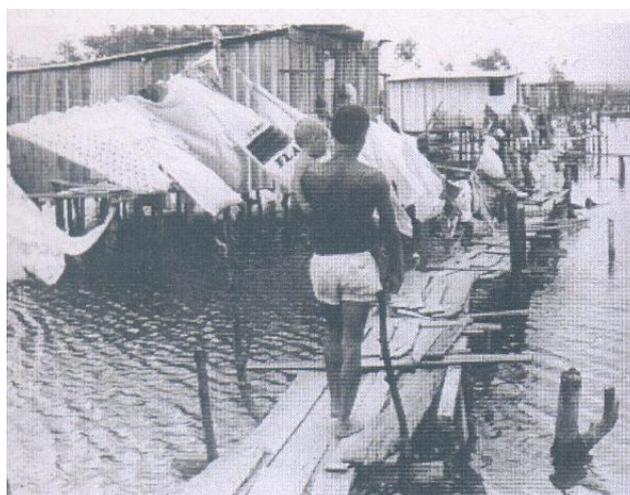


Figura 195: Palafitas sobre o manguezal na região da Grande São Pedro - data não identificada
Fonte: ALVES, 2004, apud FARIAS, 2008, p. 98.



Figura 196: Palafitas sobre o manguezal, em Ilha das Caieiras - data não identificada
Autor: Manoel Vereza.⁹⁰

⁸⁹ Disponível em: www.ijsn.es.gov.br. Acesso em: 20 set. 2009.

⁹⁰ Idem.



Figura 197: Vista parcial do manguezal, tendo em destaque a saída de esgoto - data não identificada
 Autor: Fernando Sanhotene.⁹¹



Figuras 198 e 199: Edificações em pilotis sobre o manguezal, em Ilha das Caieiras, atualmente
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



Figuras 200 e 201: Deck ao longo da orla e parquinho infantil, em Ilha das Caieiras - equipamentos instalados pela PMV, no ensejo dos investimentos em infra-estrutura na Região da Baía Noroeste
 Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

⁹¹ Disponível em: www.ijsn.es.gov.br. Acesso em: 20 set. 2009.

Atualmente, um dos grandes problemas da Ilha das Caieiras, que vem impactando profundamente o ecossistema manguezal, além daqueles iniciados quando da avassaladora transformação urbana pela qual passou essa região (aterros sobre o mangue, etc.) e dos relacionados à pesca predatória, é a poluição causada pelo despejo de lixo e esgoto na maré. Com relação ao lixo, não raramente a comunidade reclama junto à Prefeitura de Vitória (PMV) a limpeza do local, entretanto, se constata que os próprios moradores despejam lixo na maré, que se acumula próximo às suas casas, gerando um odor bastante desagradável na região. A essa quantidade de lixo despejada localmente, se junta aquela proveniente de outros pontos do Rio Santa Maria, que, arrastada pela correnteza, vem a se depositar na foz, onde se encontra o manguezal. Em função do movimento da maré, tudo que se joga ali ela devolve quando enche. Dessa forma, o lixo vai e volta todos os dias, ou, pelo menos, “as pessoas trocam de lixo a cada enchente da maré” (HISTÓRIA E HISTÓRIAS DA ILHA DAS CAIEIRAS, 1994, p. 17).

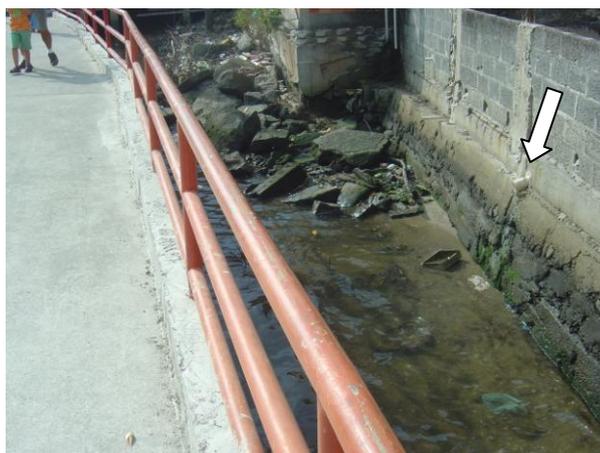


Figura 202: Saída de esgoto de uma edificação (cano à direita)
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



Figura 203: Lixo jogado na maré
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

Ilha das Caieiras, apesar de estar sendo “descoberta” como ponto turístico e cultural de Vitória nos últimos anos, é um lugar, de certa forma, “fechado” em si mesmo, ensimesmado, o que acentua suas características sócio-culturais. Seus moradores são pacatos, com hábitos próprios e extremamente identificados com aquele lugar, com a sua cultura, pois poucos são os que nasceram fora dali. Percebe-se que há pouco entrosamento destes com os moradores dos bairros vizinhos, de ocupação mais recente e pouca valorização da cultura relacionada ao manguezal. Além disso, pelo fato da Ilha não ser ponto de passagem para nenhum outro lugar, só vai para lá quem mora ou quem quer, de fato, visitar ou comprar mariscos e siris desfiados. Apesar do acelerado processo de degradação ambiental pela qual passou nas últimas décadas, resiste em sua beleza, cultura e identidade.



Figura 204: Criança local brincando junto ao manguezal – forte identificação com o lugar
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS: RELAÇÃO ENTRE OS VÉRTICES A PARTIR DA HISTÓRIA E DA SUSTENTABILIDADE

Conforme se tem visto ao longo da história e como salienta Barbosa (2004, p. 159), a presença da água num determinado território pressupõe também a presença do homem. As águas têm grande importância na condição histórica e social do homem. Dessa forma, percorrer o território da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria da Vitória é desvendar uma parte da complexa história de ocupação do Estado do Espírito Santo, em paisagens ricas e contrastantes que muito contribuíram para uma formação espacial singular tanto em Santa Leopoldina quanto em Ilha das Caieiras. Ao reconstituir, ainda que resumidamente, a história de Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras até os dias atuais, especialmente no tocante à sua relação com o Rio Santa Maria da Vitória, foi possível perceber como esse mesmo recurso condicionou esses lugares e suas comunidades, com semelhanças, mas também com grandes diferenças culturais, sociais, econômicas, etc. Em ambos, o Rio Santa Maria foi essencial na ocupação do território, na subsistência da população, na locomoção, no desenvolvimento econômico, social, político, cultural. E em ambos também se pode observar a ruptura da relação com o Rio Santa Maria no seu todo, quando do rompimento da dinâmica econômica e social existente entre os *vértices*. Atualmente, essa relação com o rio, quando acontece, é mais local, imediata (com o manguezal, no caso de Ilha das Caieiras), fazendo com que as pequenas ações no sentido de “preservar o manancial” sejam, quase sempre, direcionadas apenas ao ambiente em que estão inseridos e naquilo que os afeta diretamente.

No contexto histórico de Santa Leopoldina, o Rio Santa Maria teve maior destaque, dentre tantas utilizações (como na atividade agricultora cafeeira), como importante e fundamental corredor viário importador e exportador, cujo porto fluvial, estabelecido no início de sua parte navegável, alçou a cidade a uma posição econômica elevada no cenário capixaba. Se no início da história de Santa Leopoldina esse manancial se configurava como um recurso de sobrevivência e permanência no território, a partir de então passou a se inserir e ser essencial em um contexto econômico de âmbito regional. Isso, por sua vez, fez com que se fizessem investimentos em infra-estrutura e transporte, dando ensejo a uma política rodoviária e ferroviária que acabaria por dar início a um processo de “abandono” do Rio Santa Maria, no sentido de que, a

partir de então, o processo de degradação ambiental tomou mais vulto, e este se tornaria, cada vez mais, um grande receptáculo de lixo e esgoto. Naquele momento, a *utilização econômica* do rio já não era mais tão “visível”, palpável, apesar da importantíssima fonte de abastecimento de água que ele sempre representou para as atividades urbanas e agrícolas (posteriormente, o rio também se tornou fonte de abastecimento de grandes indústrias capixabas). Recentemente têm ocorrido algumas iniciativas, como, por exemplo, a da já mencionada Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), no sentido de fazer a recuperação ambiental do Rio Santa Maria, e restabelecer, “de forma sustentável”, conforme palavras da mesma, a navegabilidade do rio. Contudo, percebe-se que o objetivo central é fazer a sua recuperação econômica, principalmente ao estabelecer mais um canal de ligação do Porto de Vitória com as regiões das EADI’S (Estações Aduaneiras do Interior). A recuperação ambiental parece servir apenas de pretexto. Observa-se, mais uma vez, a questão da utilização econômica do Rio Santa Maria relacionada à questão da degradação ambiental, apesar do contexto ser diferente. No passado, a utilização econômica se constituiu um fator que contribuiu para a degradação ambiental do rio. Atualmente, considerando, por exemplo, a iniciativa da CODESA, mesmo que a recuperação ambiental do rio seja viabilizada, o objetivo central, como foi anteriormente colocado, é de fato restabelecer sua utilização econômica.

Com relação ao contexto histórico de Ilha das Caieiras, pode-se afirmar que, além do Rio Santa Maria ter proporcionado o início de sua ocupação, ele destacou-se, em especial, por ter sido essencial recurso de sobrevivência de sua população, de forma direta, como ponto de parada dos canoeiros que transitavam por esse importante corredor comercial, e de forma indireta, ao considerar o manguezal formado na sua foz. Os dois aspectos destacados com relação ao Rio Santa Maria, no contexto histórico de Santa Leopoldina e de Ilha das Caieiras, podem ser refletidos em duas figuras. A figura do canoeiro se destaca na história de Santa Leopoldina, em sua relação cotidiana e sentimental com o rio, para ele apenas um meio de sobrevivência, contudo, estava inserido em um contexto econômico bastante relevante do Espírito Santo. Após a “desativação” do rio como corredor viário econômico, o canoeiro perdeu sua função e utilidade. Em Ilha das Caieiras se destaca a figura do pescador e do catador de mariscos, que sempre utilizaram o manguezal como fonte de recursos para subsistência e pequena comercialização,

bem como das desfiadeiras de siri, mais recentemente. Apenas no final do século passado, a partir da valorização cultural da vida ligada ao manguezal, a utilização desses recursos passou a se configurar como uma atividade econômica de maior relevância no contexto da cidade de Vitória, com a comercialização de mariscos em grande escala, surgimento de inúmeros restaurantes com a culinária típica e a promoção de eventos culturais. Desde então, Ilha das Caieiras vem se tornando, principalmente em função das particularidades de seus processos naturais e sociais, um importante ponto turístico da cidade de Vitória, ainda que pouco conhecido fora do contexto regional.

O Rio Santa Maria em meio a um relevo fortemente acidentado e à mata atlântica, em Santa Leopoldina, e a sua foz em meio a extensos e belos manguezais na Baía de Vitória, em frente à Ilha das Caieiras, além do próprio processo histórico, condicionou a forma de ocupação de cada lugar e a produção do espaço e da paisagem de uma maneira muito particular e marcante. Em ambos, o ambiente urbano é extremamente influenciado pela natureza e seus componentes, em especial suas águas. Ainda hoje, percebe-se o quanto a presença do meio aquático, com seu ecossistema próprio, contribui para a legibilidade e a imageabilidade de Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras, tanto para seus moradores quanto para os visitantes. Em Santa Leopoldina, destaca-se a ocupação de encostas e das margens do curso d'água, e em Ilha das Caieiras a ocupação às margens e avançando sobre o manguezal, ambas desconsiderando as Áreas de Proteção Permanentes (APP's). Nos dois lugares, percebe-se semelhanças tipológicas nas edificações localizadas às margens do manancial: em pilotis que avançam sobre as águas (ver figuras 209 e 210; cabe ressaltar que, em Santa Leopoldina, pelo nível da água estar muito baixo, as edificações em pilotis, atualmente, parecem não avançar sobre as águas), apesar das edificações de Santa Leopoldina apresentarem melhor padrão construtivo, referente a questões de cunho social (mas que igualmente se configuram, ou deveriam se configurar como "irregulares", por estarem em áreas de APP's).

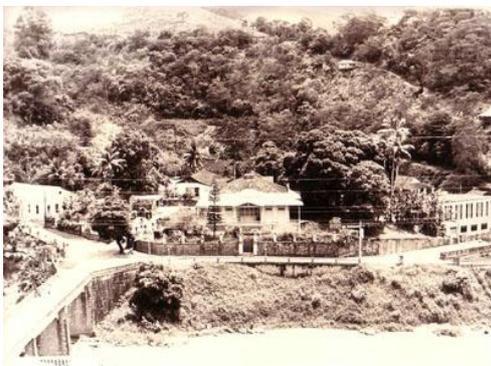
O modelo de ocupação da área urbana de Santa Leopoldina, desde o início "favorecido" pelo seu sítio físico, imprensada entre o curso d'água e os morros e montanhas, gera sérios problemas como, por exemplo, alagamentos de proporções trágicas. Ainda que seja evidente que o sítio geográfico condicionou a morfologia sócio-espacial da cidade, o mínimo planejamento urbano-ambiental que fosse feito,

levando-se em consideração as peculiaridades deste sítio, principalmente a partir da metade do século passado, com o processo de expansão mais intenso da área urbana, contribuiria para amenizar esse tipo de impacto. Ilha das Caieiras, inicialmente, teve um processo de ocupação mais lento e ameno, que não trouxe grandes impactos sobre o ecossistema manguezal. No entanto, a partir das décadas de 1960 e 1970, este foi intensamente afetado e teve grande parte de sua área dizimada quando da invasão e ocupação maciça do entorno e do próprio manguezal por palafitas, na região conhecida como Grande São Pedro, na Baía Noroeste de Vitória, que acabou por se fazer sentir também nas Caieiras. Dessa forma, enquanto em Santa Leopoldina o modelo de ocupação está relacionado e foi influenciado, principalmente, pelo sítio físico (além de outros aspectos do contexto histórico, anteriormente explicitados, que fizeram com que as áreas preferencialmente ocupadas fossem as margens do Santa Maria), em Ilha das Caieiras o modelo de ocupação está relacionado ao próprio contexto de produção social desigual da cidade, além, é claro, assim como Santa Leopoldina, à sua peculiar conformação, no que se refere ao relevo, à hidrografia e à vegetação.

O modelo de ocupação de Santa Leopoldina vem de um processo histórico anterior à sua condição urbana. Estabelecer-se às margens do Rio Santa Maria estava relacionado às peculiaridades do sítio físico, já citadas, bem como às facilidades para a sobrevivência nesse território. Entretanto, é evidente que com o processo de urbanização, os problemas advindos desse modelo de ocupação ganharam maiores proporções. Já o espaço urbano e a paisagem de Ilha das Caieiras, espelham a condição histórica da cidade capitalista, que promove a segregação territorial e a exclusão urbanística, estas acompanhadas por uma série de problemas, como a falta de saneamento ambiental, riscos de enchentes, desmoronamentos, etc.

A ocupação por assentamentos, de forma sistemática e interferente, da região “desocupada” do manguezal, área até então desprezada pelo mercado, pelo Poder Público e até mesmo pela sociedade de modo geral, colocou este ecossistema em uma situação de instabilidade e vulnerabilidade. Neste ponto, cabe abrir um parêntese para levantar a questão da vinculação histórica e social do manguezal como *ambiente proscrito*, ou seja, “associado a uma idéia depreciativa e de exclusão representativa da paisagem”, como coloca Barbosa (2004, p. 170). Segundo a autora, “o manguezal apresenta uma condição ambígua inerente a sua

representação social”, pois “ao mesmo tempo em que é fonte de alimentos e berço para reprodução de espécies vegetais e animais, por outro lado, enquanto motivação paisagística ainda está longe de ser incorporado aos padrões culturais como um todo”.



Figuras 205 e 206: Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras/Vitória (segundo identificação da fonte) (Serra/mata atlântica e edificações às margens do rio e adaptadas ao relevo x manguezal e palafitas)
Fotos de Margô Dalla e André Abe, respectivamente, sem datas.⁹²



Figuras 207 e 208: Edificações às margens do curso d'água, em Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras, respectivamente – desconsideração das APP's
Fonte: Arquivo pessoal, 2009 e 2008, respectivamente.



Figuras 209 e 210: Semelhanças tipológicas nas edificações às margens do curso d'água, em Santa Leopoldina e Ilha das Caieiras, respectivamente (deve-se ressaltar que o rio, em Santa Leopoldina está bem raso, muito abaixo de seu volume)
Fonte: Arquivo pessoal, 2009 e 2008, respectivamente.

⁹² Disponível em: www.ijsn.es.gov.br. Acesso em: 18 out. 2008.

Os manguezais, que já eram vistos com desconfiança, pela falta de conhecimento de sua importância e riqueza ecológica e econômica, foram sendo mais desprezados ainda, a partir do contínuo lançamento de lixo e esgoto às suas margens e sobre sua extensão, o que os levou a estarem sempre associados ao mau cheiro, mesmo com todas as suas características excepcionais (BARBOSA, 2004, p. 171). Ilha das Caieiras, apesar de estar inserida nesse contexto, se diferencia de outros bairros do entorno, ao apresentar, ao longo dos anos, ainda que de forma tímida, alguma preocupação sócio-ambiental por parte de seus moradores, devido à dimensão cultural e social da interação homem-manguezal ali. Deve-se ressaltar, contudo, conforme já indicado no início deste capítulo, que tanto no caso de Ilha das Caieiras, como no caso de Santa Leopoldina, pela ruptura da relação com o Rio Santa Maria, a partir do rompimento da dinâmica social e econômica que se estabelecia entre os dois lugares, a valorização ambiental do manancial é pequena, no sentido de que se restringe, quase sempre, às ações pontuais de âmbito local, ao ambiente em que estão inseridos, e, principalmente, aquilo que os afeta diretamente. Por exemplo, quando os moradores de Ilha das Caieiras reclamam do lançamento de lixo no manguezal (que eles mesmos jogam), e promovem “campanhas” de conscientização, apelos em jornais, etc. fica mais evidente em seus discursos o incômodo provocado pelo mau cheiro e pelo lixo que se acumula junto às edificações. Ou então, quando protestam contra a pesca predatória, estão preocupados (e não há nenhuma condenação nisso, apenas uma constatação), com a conservação dos recursos que garantem sua sobrevivência cotidiana.

Santa Leopoldina, pela sua própria evolução histórica, de penetração e fixação dos imigrantes no território, do fazer “dar certo” a colônia, da busca pelo desenvolvimento econômico valendo-se da localização privilegiada junto ao manancial, é marcada por uma intensa degradação ambiental, que dizimou grande parte da mata atlântica originalmente encontrada em seu território e impactou sobremaneira o Rio Santa Maria. Nos últimos anos, observa-se que a preocupação sócio-ambiental referente ao Santa Maria, tanto nas ações por parte dos moradores quanto do Poder Público local, tem sido bem rarefeita, tendo em vista a situação crítica em que se encontra e a sua fundamental importância no contexto municipal. Por parte dos moradores, percebe-se que a degradação é constatada, mas não é entendida como um problema no qual estejam direta ou indiretamente relacionados,

talvez pelo fato da relação destes com os componentes do sítio físico, como o rio, ter sido, na história mais recente, muito menos direta, e, acima de tudo, dependente (socialmente, economicamente, etc.), se comparado à Ilha das Caieiras em sua relação com o manguezal.

Pode-se afirmar que a relação de Ilha das Caieiras com o manguezal (e não com o rio como um todo, deve-se enfatizar) é mais intensa e simbiótica do que a relação de Santa Leopoldina com o rio no trecho que abrange o município, e há maior valorização cultural e ambiental. Talvez isso se dê em função, dentre outros aspectos, da *relevância social* do manguezal, ainda nos dias atuais, como fonte de renda e alimentos, como parada de pescadores, no lazer, etc., fazendo com que essa relação seja íntima, contínua, cotidiana. Como bem pontuou Barbosa (2004, p. 162), Ilha das Caieiras “conseguiu preservar no limite do possível, um certo distanciamento da intensa urbanização ocorrida em seu entorno, garantindo uma certa integridade de sua tradição cultural, transmitida de geração em geração”. Além disso, “observa-se que seus habitantes estabelecem uma relação permanente com a baía favorecida pela própria situação do sítio geográfico”, e, assim, “o cotidiano vivido na proximidade das águas e do mangue, estimula o desenvolvimento de atividades de trabalho e lazer vinculados a estes ecossistemas (BARBOSA, 2004, p. 162). Já em Santa Leopoldina (leia-se, sua área urbana), a relação cotidiana e permanente com suas águas, e esta é uma percepção pessoal, está muito mais ligada ao fato de ser um elemento marcante no espaço urbano e na paisagem. Outro ponto a destacar, é a utilização, tanto por parte de Santa Leopoldina quanto por parte de Ilha das Caieiras, de suas águas, diretamente ou indiretamente, como elemento de inserção no circuito turístico. Enquanto em Santa Leopoldina tem-se o turismo rural (ou *agroturismo*, que agrega inúmeras atividades), podendo-se citar como exemplo as inúmeras cachoeiras existentes no município, equipadas e estruturadas para esse fim, Ilha das Caieiras se insere no circuito cultural e gastronômico de Vitória.

Tendo como suporte analítico o Rio Santa Maria da Vitória/ES e dois lugares a ele diretamente relacionados, apresentam-se dois exemplos que expressam, de forma geral, os espaços fluviais urbanos, e, mais especificamente, os espaços fluviais urbanos capixabas. Assim como, desde o início das civilizações, os acidentes geográficos do sítio físico, como montanhas e rios, foram determinantes na

localização nas primeiras aglomerações humanas, muitas das cidades brasileiras surgiram a partir destes elementos, e Santa Leopoldina se insere nesse contexto. Os rios, em particular, tinham muito a oferecer além de água, como, por exemplo, a possibilidade de circulação de pessoas e bens, conforme se destacou na história de Santa Leopoldina. A configuração atual do espaço fluvial de Santa Leopoldina, bem como as problemáticas relacionadas a esse espaço (grandes enchentes, etc.), têm relação com as especificidades do sítio físico associadas ao processo histórico de ocupação da região, que se baseou nas facilidades oferecidas pela proximidade dos cursos d'água, ou seja, é anterior à sua condição urbana, como muitas cidades brasileiras. Contudo, é evidente que o processo de urbanização no Brasil, caracterizado, desde o início, como excludente, predatório e marcado pelo desperdício de recursos, como afirma Maricato (2000, p. 173), promoveu, sobremaneira, a consolidação de áreas urbanas junto às áreas de interesse ambiental, como as margens dos mananciais. Isso se mostra mais claramente nas áreas urbanas periféricas de Santa Leopoldina, pois no núcleo urbano inicial, a ocupação das margens do Rio Santa Maria não está relacionada, de maneira geral, aos pobres urbanos segregados, mas à perspectiva histórica anteriormente citada.

Ilha das Caieiras, o outro contexto empírico utilizado, também expressa, de forma geral, inúmeros espaços brasileiros junto às águas, que refletem e materializam a desigualdade da produção social capitalista. Em especial quando se considera a produção do espaço como *produção de localizações*, conforme abordado no segundo capítulo, onde o valor do espaço urbano não se limita ao valor dos elementos que formam esse espaço, mas, acima de tudo, ao valor proveniente da localização desses elementos na cidade, o que faz com que a distribuição espacial da população se dê em função da capacidade desta em arcar com os custos de localizações específicas. Dessa forma, as áreas de menor valor, que apresentam dificuldades de acessibilidade a bens e serviços urbanos, são aquelas ocupadas, inevitavelmente, pela população de menor poder aquisitivo, resultando na segregação social do espaço. A ocupação do manguezal da Ilha das Caieiras, em sua história mais recente, mostra claramente esse contexto. Enquanto a porção leste da cidade de Vitória recebia os grandes investimentos públicos em urbanização, os manguezais da porção noroeste eram ocupados desordenadamente por uma população crescente que a economia urbana não tinha condições de absorver

produtivamente, fazendo com que grande parte desta sobrevivesse a partir de atividades informais ao redor dos centros urbanos. Essa diferenciação entre as regiões da cidade de Vitória, apesar dos grandes investimentos em infra-estrutura feitos na Região da Baía Noroeste nas últimas décadas, ainda hoje é nitidamente visualizada. A degradação ambiental do manancial urbano, nesse caso, assim como em grande parte das cidades brasileiras, está relacionada, antes de tudo, a uma dinâmica de degradação social proveniente dessa desigualdade na produção social da cidade fundamentada no modo de produção capitalista.

Retomando a questão colocada por Carneiro (2005, p. 29), explicitada no segundo capítulo, o uso capitalista das condições naturais como condições do processo de acumulação de riqueza abstrata, acaba por chocar-se com outras formas de apropriação social das condições naturais, seja para fins de produção de valores de uso em moldes não-capitalistas, seja como fundamento da *identidade territorial de determinadas populações e comunidades*, por exemplo. Assim, a mediação do Poder Público deve se fazer presente, assegurando o provimento e o uso das condições naturais como condições da produção capitalista, mas ao mesmo tempo respondendo, de alguma forma, às pressões de classes e grupos sociais interessados em outros usos das condições naturais. Contudo, do ponto de vista do capital, o custo dessas ações de políticas públicas ambientais é um gasto considerado improdutivo, embora seja necessário para a preservação das condições sociopolíticas de continuidade do processo de acumulação de riqueza abstrata.

Concluindo, as questões até aqui colocadas, a partir de dois contextos empíricos que puderam expressar, de maneira geral, as problemáticas em torno dos espaços fluviais urbanos brasileiros, evidenciam que a **preservação dos mananciais**, por envolver essa complexidade de questões, pode e deve ser considerada **sob a ótica da sobrevivência**, nos sentidos desde o início propostos. O debate acerca da condição atual dos mananciais nas cidades brasileiras não deve ser reduzido aos aspectos ambientais, como alguns discursos ambientalistas buscam legitimar, com argumentos diversos como uma suposta dicotomia histórica entre ocupar e preservar, entre homem e natureza.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A GAZETA. **1ª Expedição Técnica da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória**. A Gazeta Especial. Vitória, 2006.
- A TRIBUNA. **Acordo para garantir abastecimento**. Vitória, 2009.
- A TRIBUNA. **Fábrica de cal deu o nome à Ilha das Caieiras**. Vitória, 2004.
- A TRIBUNA. **História da Ilha das Caieiras ganha museu**. Vitória, 2009.
- ALMEIDA, R. H. de. **Acervo pessoal - fotografias de Santa Leopoldina**. Santa Leopoldina, ES, datas não identificadas.
- ALUNOS DA ESCOLA FRANCISCO LACERDA DE AGUIAR. **História e histórias da Ilha das Caieiras**. Vitória, 1994.
- BACHELARD, G. **A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- BALESTRERO, H. L. **O povoamento do Espírito Santo (a marcha da penetração no território)**. Viana, 1979.
- BARBOSA, I. B. M. **Modernidade e Assimetrias na Paisagem: a fragmentação de ecossistemas naturais e humanos na baía noroeste de Vitória – ES**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.
- BARROS, P. de. **Memória fotográfica da Serra: imagens de um município brasileiro**. Vitória: Ed. do autor, 2002.
- BITTENCOURT, G. **Café e Modernização (O Espírito Santo no Século XIX)**. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987.
- _____. **Notícias do Espírito Santo**. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra, 1989.
- BRAVIN, A. **O outro lado da baía**. Vitória: A Gazeta, 1997.
- CARLOS, A. F. Al. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.
- CARNEIRO, E. J. Política Ambiental e a ideologia do desenvolvimento sustentável. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K; PEREIRA, D. B. (Org.). **A insustentável leveza da política ambiental**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

COELHO, M. C. N. Impactos ambientais em áreas urbanas – teorias, conceitos e métodos de pesquisa. In: GUERRA, A. J. T.; CUNHA, S. B. da C. (Org.). **Impactos ambientais urbanos no Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL PARA RECUPERAÇÃO DAS BACIAS DOS RIOS SANTA MARIA DA VITÓRIA E JUCU. In: INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Proposta de implantação do Comitê das Regiões Hidrográficas dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu**: Diagnóstico suscinto das Bacias Hidrográficas dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu. Vitória, 2001.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. **Comitê estadual em reunião na Codesa**. Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br>>. Acesso em: 19 maio 2009.

CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 1998.

COSTA, J. R. da. **Canoeiros do Rio Santa Maria**. Santa Leopoldina: Prefeitura Municipal de Santa Leopoldina, Fundação Ceciliano Abel de Almeida/UFES, 1982.

COSTA, H. S. de M. C. A “cidade ilegal”. Notas sobre o senso comum e o significado atribuído à ilegalidade. In: BRANDÃO, C. A. L. (Org.). **As cidades da cidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

COSTA, L. M. S. A. Rios Urbanos e o desenho da paisagem. In: COSTA, L. M. S. A. (Org.). **Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, Ed. Prourb, 2006.

CUNHA, L. H. de O. Significados múltiplos das águas. In: DIEGUES, A. C. (org.). **A Imagem das Águas**. São Paulo: Hucitec, Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas de Áreas Úmidas Brasileiras/USP, 2000.

DAEMON, B. C. **Provincia do Espírito-Santo: sua descoberta, historia chronologica, synopsis e estatistica**. Vitória: Tipographia do Espírito-Santense, 1879. Disponível em: <http://www.ape.es.gov.br/index2.htm>. Acesso em: 28 ago. 2008.

DAVIS, M. **Planeta Favela**. São Paulo: Bertrand Brasil, 2006.

DELIBERAÇÃO Nº 001. **Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Santa Maria da Vitória**. 08 de abril de 2008.

DICIONÁRIO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1986.

DIEGUES, A. C. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

DIEGUES, A. C. (org.). **A Imagem das Águas**. São Paulo: Hucitec, Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas de Áreas Úmidas Brasileiras/USP, 2000.

FARIAS, F. S. **Centro de Educação Ambiental Ilha das Caieiras e Requalificação Urbana do Entorno**. Monografia (Graduação) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

FORNACIARI, D. Z. P.; OLIVEIRA, R. A. de. **Apropriação alternativa do ambiente urbano nos bairros da Baía Noroeste de Vitória**. Relatório de Pesquisa. Vitória: Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo, 2007.

FREIRE, M. A. **A capitania do Espírito Santo – crônicas da vida capixaba no tempo dos Capitães-mores (1535-1822)**. Vitória: Of. da “Vida Capixaba”, 1945.

GHILARD, A. S.; DUARTE, C. R. de S. Ribeirão Preto: os valores naturais e culturais de suas paisagens urbanas. In: COSTA, L. M. S. A. (Org.). **Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, Ed. Prourb, 2006.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

HARTT, C. F. **Geologia e Geografia Física do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

INSTITUTO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS. **Bacias Hidrográficas do Estado do Espírito Santo**: As águas da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória. Disponível em: <www.meioambiente.es.gov.br/download/banner_smvitoria.pdf>. Acesso em: 6 set. 2008.

_____. **Corredores Ecológicos**. Disponível em: <http://www.iema.es.gov.br>. Acesso em: 6 set. 2008.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. Biblioteca. **Consórcio Intermunicipal para recuperação das Bacias dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu**: Expedição Técnica para Atualização do Diagnóstico Ambiental do Rio Santa Maria da Vitória e Adjacências - Relatório. Vitória, 1995.

_____. Biblioteca. **Informações Municipais do Estado do Espírito Santo, 1994-1998: Santa Leopoldina**. Vitória, 2000.

_____. Biblioteca. **Elementos para os Diagnósticos Municipais: Microregião Central Serrana – Itaguaçu, Itarana, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, Santa Teresa, São Roque do Canaã**. Vitória, 2000.

_____. Biblioteca. **Proposta de implantação do Comitê das Regiões Hidrográficas dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu**: Diagnóstico sucinto das Bacias Hidrográficas dos Rios Santa Maria da Vitória e Jucu. Vitória, 2001.

KAHTOUNI, S. **Cidade das águas**. São Carlos: RiMa, 2004.

LAVER, M. **Poluição do Santa Maria é 46 vezes maior que o tolerável**. Vitória: A Gazeta, 2005.

LOPES, A. da S. **Albert Richard Dietze: um artista-fotógrafo alemão no Brasil do século XIX**. Vitória: Gráfica e Editora A1, 2003.

LOUREIRO, M. S. **Um passeio pelo rio Santa Maria lembra história dos canoeiros**. Vitória: A Gazeta, 1984.

MARCONDES, M. J. de A. **Cidade e Natureza. Proteção dos Mananciais e exclusão social**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org.) **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 2000.

MEDEIROS, R. **Etnias do Espírito Santo. Tiroleses e suíços**. Disponível em: <<http://www.seculodiario.com/etnias/tiroleses/index08.htm>>. Acesso em: 22 set. 2008.

MELO, V. M. A formação histórica das paisagens do Rio Capibaribe na cidade do Recife. In: COSTA, L. M. S. A. (Org.). **Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, Ed. Prourb, 2006.

MUNICÍPIO DE SANTA LEOPOLDINA, Estado do Espírito Santo. **Monografia Estatístico-Descritiva**. 1949.

NEVES, L. G. S.; PACHECO, R. **Desfiadeiras de siri da Ilha das Caieiras**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.

NOLL, J. F. A água na produção da paisagem recriada: paisagens arquitetônicas nos limites e bordas do rio Oos e do rio Guadalupe. **Resumos expandidos e programa do seminário nacional sobre o tratamento de áreas de preservação permanente em meio urbano e restrições ambientais ao parcelamento do solo**. São Paulo: FAUUSP, 2007.

OLIVEIRA, M. da P. M. de. **Percepção ambiental da comunidade de Santa Leopoldina – ES em relação ao Rio Santa Maria da Vitória**. Monografia (Pós-Graduação em Ecologia) – Departamento de Ecologia, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 1997.

OLIVEIRA, R. M. dos S. **Distribuição dos Sedimentos em Trechos do Rio Santa Maria da Vitória-ES**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2003.

PEREIRA, G. A natureza (dos) fatos urbanos: produção do espaço e degradação ambiental. In: MENDONÇA, F.; VICENTINI, Y. (Org.). **Desenvolvimento e Meio Ambiente. Cidade e ambiente urbano**. Curitiba: Editora da UFPR, 2001.

POCHMANN, M. et al. **Atlas da exclusão social**. Volume 4: a exclusão no mundo. São Paulo: Cortez, 2004.

POSSEBOM, A.; VIEIRA, E. **Rio que abastece Vitória sofre com esgoto, agrotóxicos e desmatamento**. Vitória: A Gazeta, 2007.

QUEIROGA, E. F. **Do entendimento do espaço à proposição de paisagens: reflexões a partir da Geografia Crítica de Milton Santos**. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA E INICIAÇÃO CIENTÍFICA DO NÚCLEO DE ESTUDOS DE ARQUITETURA E URBANISMO, 3., 2007, Vitória.

RIO SANTA MARIA. **Revista do Instituto e Geográfico do Espírito Santo**. n. 17. Vitória: Departamento de Imprensa Oficial, 1957.

ROCHA, L. **Viajantes estrangeiros no Espírito Santo**. Brasília: EBRASA, 1971.

_____. **Viagem de D. Pedro ao Espírito Santo**. Rio de Janeiro: Revista Continente Editorial; Brasília: INL, 1980.

ROCHA, G. Prefácio. In: TSCHUDI, J. J. V. **Viagem à Província do Espírito Santo: imigração e colonização suíça – 1860**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2004.

SAINT-HILAIRE, A. **Segunda Viagem ao interior do Brasil: Espírito Santo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

_____. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, Ed. da Universidade de São Paulo, 1974.

SALVADOR, J. G. **A Capitania do Espírito Santo e seus engenhos de açúcar (1535-1700) – a presença dos cristãos novos**. Vitória: Secretaria de Produção e Difusão Cultural – UFES/Departamento Estadual de Cultura, 1994.

SANTA LEOPOLDINA, **Revista Trilhas: Santa Leopoldina, Terra das cachoeiras, Espírito Santo**, n. 27, p. 21, nov./dez. 2004.

SANTOS, M. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 2ª. ed. São Paulo: Hucitec, 1991.

_____. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo, Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

SARTÓRIO, E. A. **A trilha sagrada: homenagem aos 50 anos do DER-ES**. Vitória: Ed. do Autor, 1996.

SECCHI, B. La ciudad contemporânea y su proyecto. In: FONT, A. **Planeamiento Urbanístico – De la controversia a la renovación**. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2003.

SILVA, B. G. P. da. **Evolução da paisagem urbana de Vitória**. Relatório de Pesquisa. Vitória: Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo, 2006.

SILVA, J. M. P. da. O planejamento participativo e a transformação da paisagem: Planos Diretores em onze municípios do Espírito Santo, um estudo de caso. In: TÂNGARI, V. R.; SCHLEE M. B.; DIAS M. A. (Org.). **Águas urbanas: Uma**

contribuição para a regeneração ambiental como campo disciplinar integrado. 1ª ed. Rio de Janeiro: PROARQ, FAUFRJ, 2007.

SIQUEIRA, P. **O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida - UFES, 1984.

SIQUEIRA, M. da P. S. **Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória, 1950-1980**. Vitória: EDUFES, 2001.

SOUZA, M. L. de. **O Desafio Metropolitano. Um Estudo sobre a Problemática Sócio-espacial nas Metrôpoles Brasileiras**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SCHWARZ, F. **O Município de Santa Leopoldina**. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo : Prefeitura Municipal de Santa Leopoldina, 1992.

TSCHUDI, J. J. V. **Viagem à Província do Espírito Santo: imigração e colonização suíça – 1860**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2004.

VIEIRA, E. **Capacidade do Rio Santa Maria se esgota dentro de 12 anos**. Vitória: A Gazeta, 2007.

_____. **Descida para salvar o Rio Santa Maria**. Vitória: A Gazeta, 2007.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 2001.

ZINATO, M. do C. A construção da cidadania propulsionada pela água. In: SILVA, D. D. da; PRUSKI, F. F. (editores). **Gestão de recursos hídricos: aspectos legais, econômicos e sociais**. Brasília, Secretaria de Recursos Hídricos : Viçosa, Universidade Federal de Viçosa : Porto Alegre, Associação Brasileira de Recursos Hídricos, 2000.

ANEXOS

Atualizando a informação referente às enchentes em Santa Leopoldina, a última grande enchente da cidade ocorreu recentemente, entre final de outubro e início de novembro de 2009, quando da conclusão deste trabalho. A seguir, recortes de jornais mostram as proporções dessa enchente, que abrangeu praticamente toda a cidade e foi considerada uma das maiores de sua história.

Reportagem Especial

ESTRAGOS DA CHUVA

Calamidade em Santa Leopoldina

Após forte chuva atingir município no sábado e causar destruição, prefeito decidiu decretar calamidade pública

O município de Santa Leopoldina está passando pela segunda maior enchente da história da cidade. A afirmação é do prefeito Ronaldo Prudêncio, que decretou situação de calamidade no município. Segundo ele, a enchente do final de semana foi comparada com uma ocorrida nos anos 60.

No início da noite de sábado, uma forte chuva atingiu todo o município e fez com que o nível do rio Santa Maria subisse rapidamente e alagasse praticamente toda a cidade. Houve ruas em que a água atingiu mais de 3 metros de altura. Em algumas localidades do interior, só ontem após o meio-dia foi possível o acesso. Mesmo as-

sim, precário.

A estimativa da Defesa Civil do município é de que pelo menos 600 pessoas foram afetadas diretamente pelas inundações e quedas de barreiras, que atingiram dezenas de casas e comércios. Na localidade de Barra do Mangará, mais de 300 pessoas estão abrigadas em uma quadra de esportes.

"O governo do Estado já está enviando alimentos e colchões para fornecermos às famílias atingidas", informou o prefeito.

Até a sede da prefeitura foi tomada pela água. "O nível do rio subiu muito rápido e não deu tempo de salvar muita coisa. A sede da prefeitura ficou inundada, carros ficaram submersos e alguns documentos foram perdidos", lamenta Prudêncio.

A rodovia que liga o município a Santa Maria de Jetibá ficou interditada devido à queda de dezenas de barreiras.

No início da manhã de ontem, a Prefeitura de Santa Maria enviou máquinas para auxiliar na limpeza da cidade.



VISTA AÉREA de Santa Leopoldina, onde o rio Santa Maria subiu e inundou a cidade, incluindo a prefeitura

Chuva atinge 632 mil no Estado

Não para de subir o número de pessoas afetadas pelas chuvas que castigam o Espírito Santo, desde a última terça-feira. Segundo dados divulgados ontem pela Defesa Civil Estadual, já são 632.050 afetados em todo o Estado.

Há 1.755 desabrigados, 3.393 desalojados, 112.306 edificações danificadas e três mortes. O município mais atingido é Vila Velha, que tem 171 desabrigados, 600 desalojados, 120 mil pessoas afetadas com algum tipo de prejuízo e 30 mil casas danificadas.

O segundo município mais atingido é Serra, com 619 desabrigados e 80 desalojados, 100 mil pessoas afetadas e 20 mil edificações danificadas.

Foi montado um sistema de comando em incidentes em Vila Velha, no ginásio Tartarugão, responsável por todo atendimento das ocorrências do município sob a coordenação dos bombeiros e

auxílio de diversos órgãos federais, estaduais e municipais.

Na região serrana, houve um rompimento de uma represa no centro de Marechal Floriano, existindo o risco de rompimento de outra represa. Também teve uma queda de árvore em uma residência e uma pessoa foi retirada pelo Corpo de Bombeiros de uma área

alagada.

O abrigo do município, localizado na escola João Calmon, no bairro Gaivotas, conta com 170 desabrigados.

ARACRUZ

A chuva também está castigando os moradores do distrito de Santa Cruz, em Aracruz. Na tarde de sábado, uma barreira despenhou em cima de uma casa e destruiu a varanda. Também quebrou o telhado da residência e soterrou um carro que estava na garagem.

O morador da casa, o aposentado Landirir Ferreira Lamego, de 60 anos, estava sozinho na cozinha, quando escutou um barulho forte e viu o telhado caindo. Ele saiu do local a tempo de não ser atingido.

Aracruz está sem energia e sem água desde o último sábado. Santos informou que as providências já estão sendo tomadas para que o problema seja resolvido até hoje.

OS NÚMEROS

632.050

pessoas afetadas

1.755

desabrigados

3.393

desalojados



PONTE no centro de Santa Leopoldina ficou destruída após enchente que atingiu município

CHUVA NA REGIÃO SERRANA



Feira na rodovia

Enquanto esperava a liberação ontem da BR-262 - que foi temporariamente interditada após quedas de barreiras - para prosseguir viagem para a feira de Campo Grande, em Cariacica, o produtor rural Darcy Klippel não perdeu tempo e vendeu ali mesmo parte da sua carga de bananas e verduras.

Ele, a mulher e os dois filhos seguiam para a feira em três caminhonetes carregadas com bananas e verduras.



Força da natureza

Por ironia do destino, as radiopatrulhas da Polícia Militar Ambiental, que normalmente são usadas em ações para proteger o meio ambiente, sofreram com a força da natureza.

No fim da noite de sábado, um barranco e árvores deslizaram e caíram em cima de três radiopatrulhas da Polícia Ambiental e de um carro particular de um policial militar, na entrada de Campinho, em Domingos Martins. Ninguém se feriu.

Governo anuncia ajuda às vítimas

O governo do Estado e a Defesa Civil Estadual vão distribuir colchões e cestas básicas para a população afetada pelas chuvas que assolam o Estado. A princípio, os municípios de Viana, Vila Velha e Santa Leopoldina serão beneficiados com as doações.

O vice-governador do Estado, Ricardo Ferraço, e o coordenador da Defesa Civil Estadual, coronel Álvaro Duarte, sobrevoaram ontem de manhã, durante cerca de uma hora, a Grande Vitória, Santa Leopoldina e João Neiva.

Segundo Ricardo, o sobrevoou foi importante para que as autoridades possam ter um olhar mais abrangente do problema e consigam fazer planejamento de emer-



O MUNICÍPIO de Viana, um dos mais atingidos pelas chuvas no Estado, em imagem registrada de helicóptero

gência das áreas mais críticas.

"Após as águas baixarem, vamos realizar o diagnóstico completo dos estragos, juntamente com a

ajuda dos municípios. Dependendo desses relatórios, as intervenções necessárias serão feitas", explicou Ricardo.

PARTICIPARAM DESTA REPORTAGEM: Aline Nunes, Diego Casagrande, Marianna Aguiar, Mariana Melo, Rafaelo Gasparini, Raphaela Ribas e Sabrina Rodrigues

Reportagem Especial

ESTRAGOS DA CHUVA

Cidades da região serrana ficam isoladas

O rio Santa Maria transbordou e fechou o acesso de Santa Leopoldina e municípios vizinhos à Grande Vitória

DOMINGOS MARTINS

A forte chuva que atinge a região serrana do Estado desde a última terça-feira trouxe transtornos e prejuízos para moradores e produtores rurais da aquela área. O rio Santa Maria, que corta Santa Leopoldina, transbordou na madrugada de ontem, inundou ruas, casas, comércio e interditou os acessos para a Grande Vitória, isolando os municípios.

Além de Santa Leopoldina, Itarana, Santa Maria de Jetibá e Itaguçu também ficaram sem acesso pelas estradas estaduais. Dezenas de agricultores deixaram de comercializar as mercadorias nas Centrais de Abastecimento do Espírito Santo (Ceasa-ES) porque não conseguiram escoar a produção. No interior, diversas estradas vicinais estão intransitáveis, isolando muitas comunidades.

"Além de a chuva estragar as plantações de verduras, o que colhemos não conseguimos comercializar e acaba apodrecendo. Eu e diversos outros produtores perdemos muitas mercadorias", lamentou o produtor rural Izidoro Kraus, de Santa Maria de Jetibá.

O secretário de Agricultura do município, Wanderley Schur, disse que os prejuízos no campo já são grandes. "Muitas plantações estão com a safra comprometida, como o morango e a cebola".

Na tarde de ontem, o prefeito de Santa Leopoldina, Ronaldo Prudêncio, decretou situação de emergência. Segundo o coordenador da Defesa Civil do município, Eloíio Felizberto Santana, o Bineca, são pelo menos 50 desabrigados. Alguns foram para casas de parentes e outras estão alojados na quadra de esportes.

"Eu nem dormi. Saí de casa antes de meia-noite de ontem (quinta-feira) e passei a madrugada e todo o dia ajudando as pessoas a salvarem o que conseguiam. O nível da água subiu muito rápido e muitas famílias perderam móveis e eletrodomésticos", informou.

Até o início da noite de ontem, a rodovia estadual que liga Santa Leopoldina a Cariacica estava interditada. Em alguns trechos, havia até um metro e meio de água na pista. A outra ligação da região com a Grande Vitória, que é por Fundão, também ficou interditada na noite de quarta-feira por várias horas ontem. A única saída era por Colatina, só sendo usada em casos de emergência.

O agricultor Genivaldo Potratz, de Santa Leopoldina, disse que o nível da água subiu muito rápido.



O RIO SANTA MARIA provocou inundação em Santa Leopoldina

Perigos em toda a BR-262

Quem trafega pela BR-262 deve ficar atento aos buracos, quedas de barreiras, neblina e as curvas perigosas ao longo de toda a rodovia.

No quilômetro 30, em Domingos Martins, uma barreira deslizou e interditou a metade da faixa no sentido Domingos Martins a Vitória. O local está sinalizado e os motoristas devem ficar atentos, pois há risco de mais terra deslizar

a qualquer momento.

Entre o trevo de Caminho, no quilômetro 40, até Marechal Floriano, no quilômetro 46, a pista está em reforma e há desníveis e buracos dos dois sentidos.

A Polícia Rodoviária Federal está orientando os motoristas a só viajarem em caso de necessidade, por conta dos riscos que aumentam em períodos como este.



BOMBEIROS percorrem de bote as ruas de Rio Bananal socorrendo os moradores ilhados

Bairros de Rio Bananal inundados

LINHARES

A população dos bairros Santo Antônio e São Sebastião, em Rio Bananal, no Norte do Estado, viveu momentos de tensão e angústia na madrugada de ontem.

Por volta das 4 horas, as águas do rio Bananal, que cruza a cidade, começaram invadir as ruas mais baixas da cidade e, ao meio-dia, o nível do manancial já atingia três metros acima do volume normal, ilhando as duas comunidades.

De acordo com o prefeito Filismino Ardizzone, na tarde de ontem ele decretou estado de calamidade. "Cerca de 1.500 imóveis foram atingidos. Mais de 200 famílias estão desalojadas ou desabrigadas. Diversas pontes no interior do

município foram arrancadas ou danificadas pela correnteza das águas. Represas também se romperam, inundando lavouras e áreas de pastagens", detalhou.

No final da manhã de ontem, a parede de um supermercado desmoronou. Toda a mercadoria no depósito foi perdida.

Além de prejudicar o comércio, a inundação também afetou o sistema de abastecimento de água. Segundo o coordenador da Defesa Civil Municipal, Miro Comarela, esta é a maior enchente registrada na cidade, depois da cheia de 1979.

"O volume de água ficou cerca de meio metro abaixo do nível que chegou em 1979. Ainda bem que durante a tarde de hoje (ontem) as águas já escoaram, abixando cer-

ca de um metro".

Uma equipe do Corpo de Bombeiros passou dia no município, prestando assistência.

Sebastião Godio, 41, conta que acordou de madrugada apavorado, pois a loja de confeitaria que a mulher trabalha, no centro da cidade, estava sendo tomada pelas águas do rio Bananal.

Em Ibraçu, foram registrados 553 milímetros de chuva nos três últimos dias, representando quatro vezes a média da região. Os desabrigados foram levados para uma creche e para outras casas.

No total, 600 pessoas foram prejudicadas com a cheia do rio Piraqueçu e pelo menos cinco comunidades rurais ficaram sem acesso à sede do município.

Destruição faz Defesa Civil condenar casas em João Neiva

JOÃO NEIVA

O prefeito de João Neiva, Luiz Carlos Peruchi, decretou situação de emergência na cidade, onde vários bairros foram inundados com a elevação das águas dos rios Piraqueçu e Clotário.

O coordenador da Defesa Civil Municipal (DCM), Carlos Roberto Rosa Santos, destacou que há casas condenadas em áreas de risco. Com a cheia dos rios, houve inundações nos bairros Centro, Vila Nova de Baixo, São José, Celeste Sarcinelli e São Carlos I.



RUA de João Neiva toda alagada



TRECHO de asfalto que foi destruído pela força das águas

Trecho de asfalto destruído

GOVERNADOR LINDENBERG

Um dos maiores estragos provocados pela chuva aconteceu na rodovia ES-245, num trecho conhecido como Córrego do Moacir, que fica entre o município de Governador Lindenberg e a localidade de Rancho Fundo.

No local, a força da água de um rio destruiu o asfalto, provocando

uma cratera, que foi imediatamente sinalizada.

Hoje pela manhã os técnicos do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) iniciam o trabalho de construção de um desvio.

No início deste ano o governo do Estado já tinha autorizado recursos para melhorias das condições do asfalto em todo o trecho entre as duas localidades.

Reportagem Especial



MOTORISTA DESESPERADO teve de pagar pela ajuda de pessoas que passavam pela avenida para não perder o carro, que parou com a força da enxurrada em Vila Velha

ESTRAGOS DA CHUVA

Destruição e pânico no Estado

Em vários pontos do Estado desde a noite de terça-feira deixaram um rastro de destruição, isolando cidades e provocando pânico nas pessoas.

As chuvas que castigam o Estado desde a noite de terça-feira deixaram um rastro de destruição, isolando cidades e provocando pânico nas pessoas.

Na Grande Vitória, o município de Vila Velha foi o mais atingido. No último relatório divulgado pela Defesa Civil Estadual, às 16h30 de ontem, havia 30 mil casas danificadas e 12 mil pessoas afetadas.

Uma mostra de desespero e, ao mesmo tempo revolta, foi flagrada ontem na Estrada Jerônimo Monteiro, em Paul, Vila Velha.

O auxiliar de produção Jaime Caetano Chagas, 26 anos, ia prestar serviço em Paul, quando um caminhão, vindo em sentido contrário, passou e provocou ondas.

"A força da água fez o carro morrer. Comprei meu carro há três anos e ainda estou pagando o financiamento. Fiquei revoltado porque a gente paga os impostos e tem um prejuízo desse. Além disso, tem a tensão que é inevitável diante desse cenário", desabafou.

O jeitinho que ele encontrou para empurrar o carro até um local mais seguro foi pagar R\$ 20 a dois rapazes que ofereceram o serviço.

Mas o caos também atingiu outros municípios do Estado. Na região serrana, Santa Leopoldina e Santa Maria de Jetibá estão na lista dos mais prejudicados.

Dezenas de moradores ficaram

isolados, já que o rio Santa Maria ultrapassou o nível do asfalto, inundando a rodovia ES-080, isolando as cidades. Em alguns trechos, o nível da água no asfalto chegou a 3 metros de altura.

Era visível o desespero das pessoas que tentavam chegar aos seus destinos. Algumas tentavam contato telefônico em busca de notícias, mas nem todas conseguiram.

Em Rio Bananal e João Neiva os rios também alcançaram nível alto, deixando vários bairros inundados. Em João Neiva, nem o hospital escapou das águas.

Até agora, esses dois municípios, Santa Leopoldina e Vila Velha decretaram situação de emergência. Os que devem decretar são Ibiracú, São Domingos e Barra de São Francisco. Um raio-X da Defesa Civil Estadual mostra que 33% dos municípios foram afetados com danos graves. A previsão é chegar a 30 municípios hoje.

Impacto das águas

Quanto choveu na capital



* De terça até ontem (18 horas), caiu um quantidade de água mais de três vezes superior à média do mês de outubro

FONTE: JOSÉ GERALDO FERREIRA DA SILVA, COORDENADOR DO CENTRO DE METEOROLOGIA DO INCAEP

SITUAÇÃO NAS ESTRADAS

Quem vai viajar hoje deve ficar atento, pois as chuvas causaram estragos nas rodovias de Norte a Sul do Estado

Rodovias estaduais

Região Sul

RODOVIA ES-289 (ATÍLIO VIVACQUA À BR-101)

> Uma tromba d'água provocou a elevação do Córrego Moitão e destruiu um desvio feito para dar passagem aos veículos enquanto uma nova ponte está sendo construída pelo DER-ES.

> A obra da nova ponte não sofreu danos. Apenas o desvio, que foi arrastado pela enxurrada. Equipes de obras estão trabalhando no local visando restabelecer o trânsito. Enquanto isso, rodovia interditada neste ponto. Os veículos devem passar por Cachoeira de Itapemirim.

RODOVIA ES-164 (CASTELINHO À BR-262)

> Queda de barreira, sem interrupção de tráfego.

RODOVIA ES-166 (CASTELO A VENDA NOVA)

> Após o km 5, escorregamento de maciço de terra. Equipes no local monitorando.

Região Centro-Serrana

RODOVIA ES-261 (FUNDÃO A SANTA TERESA)

> A chuva provocou elevação do nível do córrego localizado a aproximadamente 7 quilômetros de Fundão, e acarretou a interdição do trecho na



BARREIRA deslizou no km 30 da BR-262, por causa das chuvas na região

tarde de ontem. Com o nível da água mais baixo, o trecho foi liberado à noite, conforme a Polícia Militar.

> Neste local, o DER-ES está construindo uma nova ponte, mais alta que a atual.

RODOVIA ES-264 (LAJINHA A PONTÕES)

> Em dois trechos houve formação de atoleiros e os veículos trafegam com a ajuda de máquinas.

Região Norte

RODOVIA ES-080 (COLATINA A SÃO DOMINGOS)

> Há diversos pontos de alagamento devido à elevação do nível dos rios e córregos que cortam a rodovia. Equipes de obras trabalham ao longo do trecho. Há árvores e barreiras caídas ao longo do trecho.

> No km 28, a força da enxurrada destruiu parte do asfalto. Não há tráfego

por causa da elevação do nível da água em vários pontos cortados córregos e rios.

RODOVIA ES-245 (RANCHO FUNDÃO A GOVERNADOR LINDENBERG)

> Na altura do Córrego Moacir o nível da água subiu e transbordou, destruindo parte da rodovia, que é sem tráfego. Equipes de obras foram acionadas.

RODOVIA ES-245 (RIO BANANAL)

> A água do rio transbordou e cobriu a ponte para Rio Bananal. Neste ponto não há tráfego.

Rodovias federais

BR-262

> Parcialmente interditada na divisa de Domingos Martins com Viana.

BR-101 NORTE

> Interdição parcial em João Neiva.

Cidades

ESTRAGOS DA CHUVA

Cenário de lama e de destruição

Santa Leopoldina é uma das cidades mais afetadas e o prejuízo é incalculável. Muitas localidades estão totalmente isoladas

Santa Leopoldina
A chuva que não dá trégua no município de Santa Leopoldina está deixando cada vez mais famílias desabrigadas. Para piorar, no final da tarde de ontem a cidade ficou sem energia elétrica e água encanada. Árvores caíram sobre a rede de eletricidade e interromperam o fornecimento de energia. A estação de tratamento de água da Cesan do município teve de interromper a captação do rio Santa Maria, que está com água imprópria para consumo. Segundo o coordenador da Defesa Civil do município, Eloisio Felizberto Santana, o Bineca, no início da noite de ontem já passava de 100 o número de famílias desabrigadas. Diversos comércios e prédios públicos foram tomados pela água.

Em alguns trechos da rodovia que liga o município a Cariacica, só caminhões conseguiram passar, mesmo assim puxados por máquinas pesadas. Entretanto, continuava interditada até a noite de ontem. O prefeito Ronaldo Prudêncio, que decretou situação de emergência na manhã de sexta-feira, disse que todo o município foi afetado. Segundo o DER-ES, a rodovia entre Fundão e Santa Teresa, que estava interditada na noite de sexta-feira, teve momentos de desobstrução na manhã de ontem. O nível do córrego a quatro quilômetros de Fundão era inconstante. Em alguns momentos baixava e permitia passagem de veículos. Na rodovia entre Lajinha e Pontões, em Afonso Cláudio, há diversos atoleiros. A rodovia entre Castelo e Venda Nova do Imigrante registrou quedas de barreiras. Já na BR-262, entre Viana e Venda Nova do Imigrante, buracos são uma armadilha. No km 35, barreira deslizou e há risco de mais desmoronamentos. Em Marechal Floriano, o braço Sul do Jucu transbordou, desabrigando 10 famílias.



ESCOLA amanheceu tomada pela água em Santa Leopoldina, depois de uma noite inteira de chuva no município

Dia de limpeza em Rio Bananal

RIO BANANAL

Lama e entulho ficaram espalhados pelas ruas de Rio Bananal, após a enchente que alagou bairros interiores da cidade, localizada na região Norte do Estado. Apesar da chuva contínua, a manhã de ontem foi de limpeza. Os trabalhos reuniram voluntários e servidores da prefeitura, que tentavam ajudar quem foi atingido pela cheia do rio, que inundou cerca de 80% da sede do município. Segundo Miro Comarela, coordenador da Defesa Civil do município, a água escoou na madrugada de ontem, possibilitando que os moradores voltassem às casas para iniciar a limpeza. Cerca de 200 famílias ficaram desalojadas ou desabrigadas devido à enchente. O taxista Gerlim Gaburro lamentou a situação em que se encontrava a cidade na manhã de on-



JORNAL NORTE CAIXABA - 30/10/2009

MORADORES andaram de barco por rua da cidade durante a enchente em Rio Bananal

tem. "A enchente acabou com tudo", comentou. O fotógrafo Antônio Câmara disse que ficou chocado. "São imagens que me levaram às lágrimas", declarou o morador. O prefeito Filismino Ardizzone informou que na próxima terça-

feira irá a Vitória em busca de recursos para ajudar a população atingida pela enchente. "Ao decretar estado de calamidade pública, visamos agilidade na contratação de serviços. Vamos buscar recursos junto ao Estado e União para compensar os prejuízos", disse.

Interdição em Nova Venécia

NOVA VENÉCIA

A ponte Cristiano Dias Lopes, principal via de acesso ao centro de Nova Venécia, Norte do Estado, foi interditada na manhã de ontem. O rio Cricaré estava 1,65 metro acima do nível normal e ameaçava invadir a pista. "Existe um laudo que mostra a precariedade da estrutura para segurar sobrecarga de peso em dias em que o rio está subindo", disse o coordenador da Defesa Civil, Irineu Brandão. Por causa da interdição, o trânsito ficou lento.

As chuvas estão caindo no município desde o último dia 27 e sete famílias, somando 20 pessoas, estão desalojadas e foram encaminhadas para abrigos.

Além da ponte de Nova Venécia, duas estradas ficaram interditadas no Norte do Estado. A rodovia ES-245, que liga Governador Lindenberg

ao Rio Bananal, está interditada no trecho que atravessa a comunidade rural de Córrego Moacyr, em Lindenberg. A pista foi totalmente destruída depois que uma represa se rompeu.

No local, surgiu uma enorme cratera. Segundo a Polícia Militar, foi feito um desvio e os carros de passeio estão trafegando por uma ponte de madeira. Essa alternativa é proibida para veículos pesados. Já no km 16 da BR-101, em Pedro Canário, uma barreira caiu na madrugada de ontem, por volta das 4 horas, interrompendo a rodovia.

A pista ficou interditada nos dois sentidos. No início da manhã de ontem, máquinas já haviam liberado parte da pista e o trânsito seguia lento sentido Bahia. Por volta das 10 horas, o tráfego foi normalizado. A Polícia Rodoviária Federal alerta que há riscos de novos deslizamentos às margens da rodovia.



ASSESSORIA DO DER - 30/10/2009

CRATERA foi aberta na pista em Governador Lindenberg

PARTICIPARAM dessa reportagem: Anna Beatriz Brito, Francine Spinassé, Kamila Rangel, Fábio Segantini, Julio Huber, Nelson Gomes e Wilton Júnior



UNICES
FACULDADE CAIXABA DE
ADMINISTRAÇÃO E EDUCAÇÃO

Desenvolvendo Talentos!



Vest UNICES 2010/1
Seu futuro com um ensino mais que superior!

INSCRIÇÕES ABERTAS!

PEDAGOGIA
(Matutino e Noturno)
CURSO MEC

ADMINISTRAÇÃO
(Noturno)

(27) 3223-9100 / www.unices.com.br

Faça-nos uma visita!

Cidades

ESTRAGOS DA CHUVA

Recorde de chuvas desde 1936

Há 73 anos não chovia tanto em um mês de outubro como este ano. Previsão para os próximos 3 dias é que ainda ocorram chuvas

As chuvas que castigam o Espírito Santo não aconteciam de forma tão intensa no mês de outubro há 73 anos. O volume de água já chega a 540 milímetros, quase quatro vezes a mais do que o normal. A informação é do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet), que fez o levantamento e constatou que desde 1936 não chovia tanto como no mês passado.

De acordo com o coordenador do Centro de Meteorologia do Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural (Incaper), José Geraldo Ferreira da Silva, essa grande quantidade de chuva é mais comum em novembro e dezembro.

"No mês de outubro o normal é chover 123 milímetros, mas o deslocamento de massa de ar úmido vindo da região amazônica oca-

siu essas chuvas. Neste mês e no próximo é possível que volte a chover forte", alertou.

A previsão para os próximos três dias é que ainda ocorram chuvas, mas em menor intensidade, segundo o Inmet. Hoje o tempo deve ficar parcialmente nublado, com chuvas moderadas. Para a amanhã a previsão é a mesma, e na quinta o tempo deve ficar parcialmente nublado, com chuvas fracas.

TRÉGUA

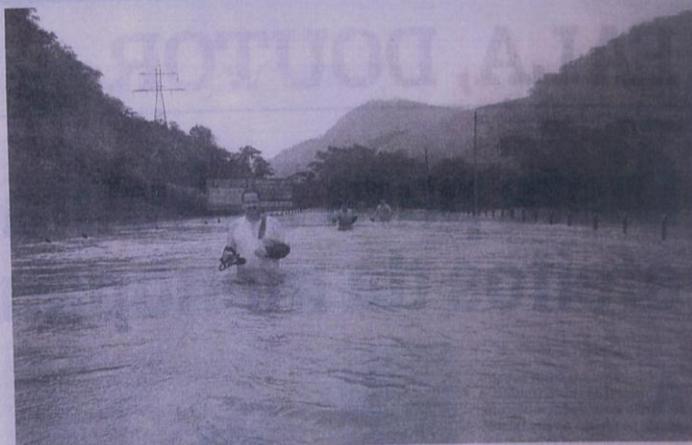
Em Santa Leopoldina, a chuva deu uma trégua, mas ainda há comunidades isoladas. Ontem foi dia de iniciar a limpeza da sujeira deixada pelas chuvas.

O coordenador da Defesa Civil do município, Eloiso Santana, informou que pelo menos 20 casas foram destruídas e outras 18 estão condenadas. Ele disse, ainda, que 750 famílias continuam desabrigadas ou desalojadas e pelo menos 6 mil pessoas foram atingidas.

O prefeito Ronaldo Prudêncio, que enfrentou a água na entrada da cidade, decretou situação de calamidade. Segundo ele, hoje o governo do Estado deve enviar máquinas e pessoal para o município.



MORADORES de Santa Leopoldina limpam sujeira



PREFEITO de Santa Leopoldina, Ronaldo Prudêncio, enfrentou a força da água na entrada do município

Trabalho nas rodovias

As chuvas prejudicaram a maioria das rodovias estaduais e a recuperação total das vias deve ser feita em um prazo de três meses. A prioridade no momento é a retirada de terras que deslizaram ao longo das estradas.

A informação é do diretor geral do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-ES), Eduardo Mannato, que convocou uma coletiva para falar da situação das rodovias capixabas.

São 150 pessoas atuando em 14 frentes de trabalho em todo o Estado. A estimativa é de que mais de 100 barreiras cairam nas rodovias que cortam o Espírito Santo.

"A prioridade agora é a remoção das barreiras que atingiram rodovias em vários pontos do Espírito Santo. Quando a chuva parar, poderemos começar a recuperação das rodovias, que deve durar cerca de três meses", disse o diretor.

Ainda há trechos onde o tráfego de veículos está impedido. Em Atílio Vivacqua, no Sul do Estado, o trânsito está interrompido na rodovia ES-289, que liga o município à BR-101.

Na rodovia ES-245, na localida-

de de Rancho Fundo, em Governador Lindenberg, parte da rodovia está intransitável. O nível de água do Córrego Moacir subiu e a correnteza destruiu esse trecho.

A expectativa do DER-ES é que o trânsito volte a fluir normalmente nas vias que estão interditadas em três dias, desde que não haja mais chuva.

RODOVIAS FEDERAIS

Nas rodovias federais que cortam o Estado há pontos onde a pista está parcialmente fechada.

Em Fundão, no km 224 da BR-101, há obstrução parcial por queda de barreira. Em Domingo Martins, no Km 38 da BR-262, somente uma das pistas está liberada para o tráfego.

Segundo informações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), as chuvas formaram buracos em toda a extensão das duas rodovias. Um dos pontos críticos apontados por motoristas é na BR-101, na região do município da Serra.



BURACO

Moradores da estrada Jerônimo Monteiro, no bairro Garoto, próximo a Arribri, em Vila Velha, fizeram um boneco de pano chamado "João Pescador" e o colocaram próximo a um buraco na rua, em protesto contra acidentes e alagamentos. "Já caiu muita gente no buraco", contaram o marceneiro Samuel Damm, 53, e o electricista Cláudio Santos, 45.

AUSARA MARTINS

PARTICIPARAM desta reportagem: Diego Casagrande, Julio Huber, Marianna Aguiar, Mariana Melo, Matheus Thebaldi e Wanessa Scardua

Voos cancelados no aeroporto

As pessoas que dependiam de usar o Aeroporto de Vitória ontem tiveram mais um dia de muito sufoco e estresse. Houve lotação no saguão e 17 voos tiveram de ser

cancelados.

O aeroporto funcionou com restrições. Pela manhã não foram registrados cancelamentos, apenas atrasos. No entanto, das 15 horas às

15h45, foram registrados os primeiros três cancelamentos.

Como o tempo piorou na região de Goiabeiras, novos voos precisaram ser cancelados no decorrer da tarde e na noite de ontem. Até as 19h30 de ontem 17 voos foram cancelados.

O saguão do aeroporto ficou lotado durante todo o dia de ontem, a exemplo do que aconteceu no domingo passado. Havia, ainda, grandes filas de passageiros querendo desmarcar passagens.

As restrições para pousos aconteceram devido à baixa visibilidade provocada pela condições meteorológicas, que não eram ideais. Desde que as chuvas começaram a atingir o Estado, na terça-feira da semana passada, já são mais de 100 voos cancelados no Aeroporto de Vitória.



AEROPORTO ficou lotado ontem e registrou cancelamento de 17 voos

INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL

Ministério da Previdência Social

BRASIL

REPUBLICA DE SÃO PAULO

GOVERNO FEDERAL

EDITAL DE NOTIFICAÇÃO DE BENEFICIÁRIOS NÃO ENCONTRADOS

O Instituto Nacional do Seguro Social-INS, durante os procedimentos de realização do Censo Previdenciário previsto em lei, identificou possíveis incorreções nos dados cadastrais dos beneficiários abaixo relacionados. Em virtude disso, estas beneficiárias foram alvo de visita domiciliar efetuada por servidores do INSS para realizar a comprovação de vida e verificação dos dados cadastrais, mas não foram encontrados no endereço constante do cadastro da Previdência Social.

Diante disso, o INSS NOTIFICA os beneficiários abaixo, ou seu representante legalmente constituído a comparecerem à Agência de Previdência Social mantenedora de seu benefício, munidos obrigatoriamente, do cartão do CPF, do documento de identidade (RG, CTPS/CP, Passaporte, CNH ou Registro de Conselho Profissional) e do endereço de Residência (ou) (lares) do benefício.

O INSS CIENTÍFICA que o não comparecimento, no prazo de trinta dias, acarretará a suspensão do pagamento do benefício e posterior cassação no prazo de noventa dias, se persistir a omissão na regularização da situação. Sendo a convocação atendida pelo representante legalmente constituído, o benefício somente será reativado mediante comprovação de vida do titular, obtida por meio de nova visita domiciliar a ser realizada por um servidor do INSS.

Relação dos beneficiários do Estado do Espírito Santo em ordem alfabética com o número do benefício:

BRUNO DE SOUZA LIMA SOBRINHO (114.340.215-1); ESDRAS DOS SANTOS LEITE (129.866.620-9); GENILDA ASSUNÇÃO PEDRA (108.543.064-0); MARGARIDA GARCIA (123.216.495-7); MARIA MAXIMIANA LOPES (094.073.464-8); MARILZA FERREIRA (094.883.328-0); MADRI DUARTE PICKERSGILL (100.311.096-4); RAMON MAYCO OLIVEIRA SANTOS (054.211.724-0); TANIA MARIA DA SILVA (010.407.026-2); VALDETE DE SOUZA SANTOS (113.356.887-1).