

A COMUNIDADE DA VILA E USINA DE ITATINGA



O QUE ESSE MATERIAL ABORDA?

APRESENTAÇÃO

1. A COMUNIDADE DA VILA E USINA DE ITATINGA

APRESENTAÇÃO

Este material foi desenvolvido no âmbito do “Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural (Estudos Diagnósticos e Avaliação Estratégica). Regularização Ambiental do Porto Organizado de Santos. Municípios de Santos, Guarujá e Bertioga /SP”.

O texto reflete a pesquisa realizada entre os anos de 2010 e 2011.

1.A COMUNIDADE DA VILA E USINA DE ITATINGA

Durante os trabalhos de campo foram realizadas entrevistas a funcionários antigos da CODESP (atual APS), cujos dados permitiram caracterizar e reconstituir a História e funcionamento da Vila e Usina de Itatinga.

As obras de construção da Usina iniciaram-se em 1905, tendo sido inaugurada a 10 de Outubro de 1910. Logo, para a época, foi um empreendimento grande, já pensando no futuro. O grupo já havia pensado na expansão do porto e até hoje a Usina tem função estratégica, mesmo sendo uma PCH.

Na década de 1920 a Usina alimentava a cidade de Santos que, à época, compreendia Bertioga e Guarujá. Então, em 1927 houve uma grande crise de energia elétrica na Grande São Paulo. Para solucionar a mesma, foi feito um “linhão” e a Usina de Itatinga chegou a fornecer 5 MW/hora enquanto não se resolvia a crise.

Efetivamente, a usina é uma PCH que produz 15 MW e tem uma linha de transmissão de 30km, entre a Vila de Itatinga e o Porto de Santos com passagem pelos postos Fazenda, Caiubura, Caetê, Monte Cabrão e Torre Grande, que é uma derivação da margem esquerda. Depois, faz a travessia do canal do estuário, com 15 ou 20 metros de domínio, até a subestação principal do porto, que é a central elétrica em Santos.

A operação na represa é de 24 horas. O lago artificial encontra-se encaixado no topo do vale e Serra do Mar. Para suprimir as necessidades durante a estiagem, eram colocadas no barramento, uma paliçada de madeira, fazendo com que a barragem subisse 90 centímetros. Isso ocorria entre os meses de Junho, Julho e Agosto. As pranchas de madeira são colocadas dentro de uma calha que tem no barramento, encaixando como um sanduíche, passando uma tábuca pela outra. Nas juntas entre as tábuas são colocados perfis metálicos que dão a consolidação da paliçada.

Entre o barramento e a câmara de água, no topo da Serra do Mar, existe um canal adutor de aproximadamente 3 km, que conduz a água até essa caixa. O canal é todo coberto em pedra para proteger de queda de árvores e de deslizamentos de terra ou pedra.

Depois, por gravidade, o canal leva a água até a “câmara móvel”, onde há dois tanques que somam aproximadamente 700 m³ de água. Cada um tem uma comporta para cada tubo, com grade para filtrar a água. Tem o camarim, que é uma câmara longitudinal, que interliga os cinco tubos. Existem duas câmaras com separador para fazer limpeza de fundo e tem limpeza de superfície com a água sobrando.

No ponto de 640 m de altitude, onde se localiza a câmara, inicia-se um trecho de dutos forçados composto por cinco tubos de aço fundido de 900 mm de diâmetro interno e 2 km de extensão. São 4 trechos com 900, 800, 700 e terminando com 600 mm. Os dutos estão apoiados em 64 maciços, o primeiro próximo à câmara d'água e o último perto da casa de válvulas. As estruturas menores são os maciços de apoio. A construção é de perda argamassada. Esses cinco dutos trazem a água até a casa de válvulas, que é a entrada para a casa de força, onde estão instalados cinco geradores. Ali funciona a turbina Pelton de origem alemã e o gerador GE.

Para fazer o transporte de pessoas e principalmente materiais entre a Vila e o barramento, foi construído um funicular, puxado por cabos de aço, içados em 6 segmentos, cada um deles equipado por um guincho. O seu trajeto acompanha de forma paralela o conduto forçado. Inicialmente, os guinchos funcionavam a vapor, tendo após a construção da usina passado a funcionar a eletricidade. Porém a estrutura é a mesma, ou seja, os guinchos são os ainda os originais.

Outra alternativa ao funicular eram as mulas, dirigidas por tropeiros. Elas faziam o transporte entre a Vila e a câmara d'água, onde depois eram despachadas novamente para a Vila. Esse procedimento foi feito até mais ou menos 1984. De acordo com fontes orais, existia o tropeiro, que tomava conta dos animais e o ajudante. Quando havia necessidade de mais mantimentos, vinham dois burros, com cavalo e com tropeiro. Essa atividade ocorria terça, quinta e sábado.

Quando a CODESP assumiu, muita coisa mudou nos transportes. A viagem do rebocador deixou de ser todo dia e passou a ser 1 vez por semana, depois de 15 em 15 dias e, posteriormente, 1 vez por mês. A estrada Rio-Santos inaugurou em 1985 mais ou menos, e isso fez com que o transporte de materiais tenha ficado mais fácil, o que também diminuiu a frequência do rebocador, que por viagem gastava cerca de 200 litros de óleo diesel.

O texto que segue traz alguns elementos de patrimônio cultural na área da Usina Itatinga, com destaque para bens paisagísticos ligados a fatos e “causos” curiosos.

❖ *Rocha dos 4*

As fontes orais dizem que quando construíram a Usina de Itatinga, uma rocha se despreendeu e a dinamite não explodiu. Então, foram dois marreteiros e dois na broca para perfurar e colocar outra carga de dinamite. Só que, nessa perfuração, eles atingiram a dinamite que não havia explodido. Com o impacto, ela finalmente explodiu e morreram os 4. Por isso esse trecho é conhecido como “a rocha dos quatro”.

❖ *Pedra da onça*

Nesse local da trilha pedestre, segundo os antigos, morreu eletrocutada uma onça pintada, há muitos anos atrás, uma vez que ali há um ponto de apoio da linha de transmissão que leva energia aos alojamentos localizados ao longo da trilha.

❖ *Volta Grande*

Nesse local da trilha pedestre, segundo os antigos, quem passava por ali costumava encontrar uma aparição de um padre tocando um rebanho de perus. Para evitar esse encontro, os trabalhadores cortavam caminho para não ter que passar por ali.

Prancha 1 - Patrimônio Histórico Móvel.



Redes de pesca artesanal em nylon (Seamento 1).



Guindaste móvel do Posto Fazenda, o qual está hoje fixo no cais e permite a carga e descarga de mercadorias entre os vagões de carga e o batelão (Segmento 5).



Bonde elétrico o qual faz o transporte de passageiros e puxa outros atrelados de mercadorias, entre o Posto Fazenda e a Vila de Itatinga (Segmentos 5 e 6).

Uma das diversas locomotivas a vapor ("Itapema"), que puxavam os vagões de cargas e passageiros na Vila de Itatinga e Posto Fazenda (Segmento 6).



Cadinho de fundição em ferro fundido, utilizado para derreter as broas de chumbo, o qual é utilizado nos reparos do conduto forçado (Segmento 8).

