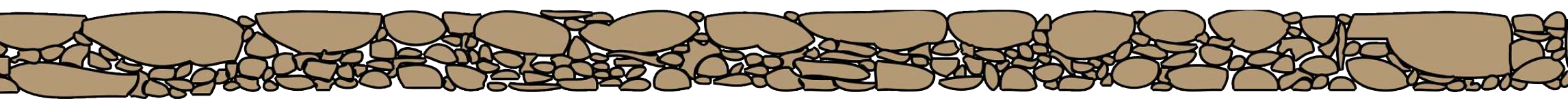


# TUÁRIA MARIMEX:

**Novos terminais**  
Em fase final de implantação no Porto de Santos, os terminais BTP e Embraport preservaram e monitoram os terrenos onde foram encontrados artefatos históricos.

portomar@atribuna.com.br

## Porto & Mar



### No Largo Santa Rita, as ruínas de atracadouros dos séculos 18 e 19

■ O Rio Jurubatuba já teve um importante papel no comércio exterior brasileiro. No passado, com maior profundidade, ele podia receber embarcações de maior porte para escoar as produções do Sítio de Nossa Senhora das Neves e da Fazenda Santa Rita, que mantinham, especialmente, plantações de banana.

“Tínhamos nesse local mais de 30 portinhos como esse (veja na foto ao lado)”, explica o arqueólogo Manoel Gonzalez, responsável por encontrar e catalogar o último atracadouro feito entre os séculos 18 e 19 na região. O rio avança na Mata Atlântica e circunda o comple-

xo portuário na região da Área Continental de Santos, chegando ao sopé da Serra do Mar.

Gonzalez afirma que a região, durante muito tempo, foi repleta de bananais, cuja fruta era o principal produto de exportação. Os estudos realizados pelo perito indicam a existência de vários atracadouros no Largo Santa Rita (que beira o Sítio das Neves) e nos rios localizados na parte de trás da Ilha Barnabé.

“Eles tinham mais de 5 metros e eram sustentados por pedras. As madeiras só serviram para o pontilhão”, explica o pesquisador. Segundo ele, havia também uma passarela completa para chegar às extremidades

dessas estruturas, utilizadas para abastecer pequenas e médias embarcações, que, em seguida, levavam as mercadorias para os navios fundeados no canal de navegação do Porto.

Esses atracadouros não serviram apenas para transportar bananas. Também auxiliaram no escoamento das produções do Engenho da Madre de Deus e da Olaria Santa Rita. Os barcos também faziam a travessia de passageiros entre a Área Continental e a Ilha de São Vicente, onde está Santos. O serviço era utilizado principalmente pelos religiosos do Mosteiro de São Bento, a quem pertenciam os terrenos do Largo Santa Rita.



CLAUDIO VITOR VAZ

Mais de 30 “portinhos” foram erguidos entre o Largo Santa Rita e o Rio Jurubatuba, diz Manoel Gonzalez

### Terminais preservam sambaquis

■ Na área do Porto de Santos, são encontrados sambaquis de mais de 3 mil anos. A proximidade com a água fez com que esses depósitos orgânicos se concentrassem por todo o complexo, tanto na Área Continental como na ilha. Muitos dos terminais hoje em operação construíram suas instalações sobre essas estruturas, constituídas por restos de conchas e areia.

Os três maiores sambaquis de que se tem conhecimento e registro histórico estão nos terrenos da Brasil Terminal Portuário (BTP), da Embraport e da Dow Química. Os dois primeiros, que devem ser inaugurados ainda neste semestre, começaram a ser construídos nos últi-



Presença de sambaquis é frequente, como este na área da Embraport

mos anos e mantém as áreas arqueológicas preservadas, a ponto de serem utilizadas para projetos educacionais.

Na Embraport, localizada en-

tre as ilhas Barnabé e Diana, na Área Continental, foram encontrados dois sítios. O primeiro, chamado de Sandi, é onde está o cais do terminal. Ele foi resgata-

do e levado a um laboratório de análise, para estudos. O segundo fica às margens do Rio Diana, na área de preservação da empresa.

“O local está cercado e protegido e recebe monitoramento constante de arqueólogos”, garante a gerente de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade da Embraport, Regina Tonelli. O programa de estudos da empresa identificou outros cinco sítios (Ilha Diana, Ilhota do Chiquinho, Ingleses, Monte Cabirão e Morro Alto). Todos são monitorados.

Na Dow Química, em Guarujá, há registros do primeiro cemitério caiçara, cujas lápides permanecem intactas. “Fizemos o registro, mas não pedimos a proteção da área. Encontramos sambaquis e lápides originais”, garante o arqueólogo Manoel Gonzalez. Ele realizou o trabalho com o historiador Wilson Moreira Junior em 2009.

### Em São Vicente, Porto das Naus aguarda aprovação de projeto

■ O Porto das Naus, em São Vicente, é o local onde tudo começou. Assim como as estruturas do Largo Santa Rita, no Porto de Santos, o primeiro trapiche alfandegado do Brasil encontra-se em ruínas. “Historicamente e arqueologicamente, essa região é importantíssima ao País. Passamos a entender como tudo começou”, garante o historiador Marcos Braga.

Escavações feitas em 2010 mostram que, na região, funcionou o Engenho Jerônimo Leitão, construído em 1580, em razão do ciclo do açúcar. Em um ataque pirata de 1615, as instalações foram destruídas.

A Prefeitura de São Vicente conta que existe um projeto pa-

#### História

Na região do Porto das Naus, nas proximidades da Ponte Pênsil, em São Vicente, há as ruínas do Engenho Jerônimo Leitão, construído em 1580.

ra revitalizar o local. Há previsão de verba do Ministério do Turismo no valor de R\$ 195 mil, para transformá-lo em um centro voltado ao turista, com áreas de apoio no objetivo de oferecer aprendizado histórico cultural. O processo está em análise.

### Forte protege a região desde o séc. 16

■ Foi na segunda metade do século 16 que a então Fortaleza de Vera Cruz – o atual Forte Itapema – foi erguida na antiga Ilha do Sol – hoje Ilha de Santo Amaro, onde está Guarujá. A estrutura passou a integrar o conjunto de fortificações que asseguraram o canal de navegação. São elas a Fortaleza da Bar-

ra Grande, na entrada da via marítima, e a Fortaleza de São Felipe, no Canal de Bertioga.

Sobrinho de Brás Cubas (fundador da Vila de Santos), o capitão Francisco Nunes Cubas foi o primeiro a comandar o fortim. Ele foi construído sobre as rochas, com o objetivo de salvar a Margem Esquerda

do Porto. Se, mesmo assim, um invasor conseguisse entrar no Estuário, havia o Forte da Praça, onde hoje está a passarela de pedestres, atrás da Alfândega.

Dois séculos depois, a fortaleza encontrava-se quase em ruínas. Estava sem artilharia, pois não havia combates. “Incapaz de poder servir. Sem um reparo e o

Armazém da Pólvora e Armas está coberto somente de telha e em terra”, narra, em carta, o Rei Dom João V, conforme documento preservado na Fundação Arquivo e Memória de Santos.

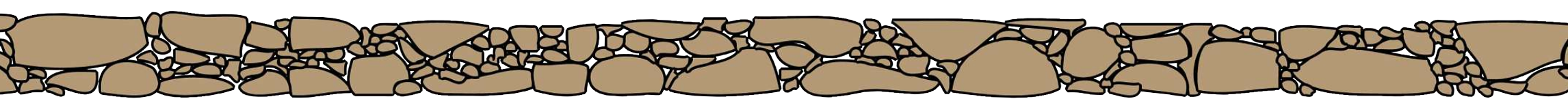
Naquela época, a Fortaleza teve reconstruída as muralhas, o parapeito e a casa de pólvora. Ao todo, o local possuía 55 ho-

mens do exército, 20 deles, soldados de infantaria. Mas um incêndio em 1883 fez com que tudo voltasse a ficar em ruínas. Totalmente desmantelada, ficou em desuso durante anos, sofrendo a ação do tempo e as mudanças ocorridas no Porto.

Em 9 de setembro de 1905, o local passou a ter novo dono. “Foi quando ela foi entregue à Receita Federal do Brasil, passando a ser utilizada como posto fiscal”, conta o inspetor-chefe da Alfândega do Porto de Santos, Cleiton Simões. Ela foi mo-

dificada e ganhou o atual nome, Forte de Itapema. Foi então que recebeu uma torre de 20 metros, com um farol, para iluminar o Estuário durante a noite.

“Com o tempo ela deixou de ser usada e passou por uma grande restauração. Hoje, temos um projeto para transformá-la em ponto turístico”, conta Simões. A intenção da Receita Federal é restaurar e abrir o local para visitação, em parceria com a Prefeitura de Guarujá.



**MARIMEX**  
INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA