

## 1. Breve Histórico da Cidade do Guarujá<sup>1</sup>

A Ilha de Santo Amaro surgiu em sua atual forma no final da era Glacial, entre 20 e 10 mil anos, quando o Canal de Bertioga e o estuário de Santos foram abertos, com a contínua elevação do nível do Oceano Atlântico e criaram a atual ilha, separando-a do continente.

Segundo estudos, existem vestígios da história humana, na Ilha de Santo Amaro, que remontam há mais de 1.000 anos, conforme pesquisa feita nos anos 1960, por Paulo Duarte, pesquisador científico da Universidade de São Paulo - USP.<sup>2</sup>

Essa informação decorre de cerca de dois anos e meio de trabalhos executados nos sambaquis da região e muitas peças se encontram, atualmente, no Museu da USP.

Os primeiros habitantes foram os homens dos sambaquis, grupo humano seminômade que habitou o litoral sul/sudeste brasileiro, após o final da Era Glacial. Este povo vivia da coleta de moluscos, conchas, mexilhões e demais alimentos marinhos, bem como, de alguns alimentos vegetais, e caça de pequenos animais e peixes. Não conheciam a agricultura e seu único registro conhecido são os montes de restos de conchas espalhados pelo litoral (sambaquis). Em Guarujá, foram localizados sambaquis na praia do Mar Casado e Pernambuco.

Após a era dos sambaquis, a ilha passou a ser visitada por grupos de índios Tupi, que lhe deram o primeiro nome: *Guaibê* (lugar de caranguejos) e também *Guaru-ya* (passagem estreita). Os tupis não habitaram a ilha, permanecendo no entorno da Serra do Mar e no Planalto Paulista, mas utilizavam a ilha para a colheita de sal e pesca.

Com o início da colonização do século XVI, em 22 de Janeiro 1502, navegadores portugueses, como Américo Vespúcio e André Gonçalves, fundearam suas embarcações, no que atualmente é a Praia de Santa Cruz dos Navegantes, popularmente conhecida como "Pouca Farinha", e onde, em 1584, foi instalada a Fortaleza da Barra, cujo nome original era Fortaleza de Santo Amaro da Barra Grande, que tinha por objetivo conter invasões do território brasileiro.<sup>3</sup>

A ilha, pantanosa e acidentada, não atraiu a atenção dos colonizadores portugueses, que preferiram centrar esforços na vizinha ilha de São Vicente, esta mais ampla e salubre, e contando com um acesso privilegiado ao Planalto Paulista, através de trilhas indígenas. Apesar do desinteresse, alguns colonos portugueses acabaram se instalando na costa ocidental de Santo Amaro, sobrevivendo de agricultura de subsistência, pesca e reparos de navegações, utilizadas no estuário de Santos.

---

Em 1543, quando da primeira divisão territorial brasileira, toda a região entre a ilha de Santo Amaro e a barra do rio Juqueririê (futuros municípios de Guarujá, Bertioga e parte de São Sebastião) foi concedida a Pero Lopes de Sousa, por seu irmão Martim Afonso de Sousa, sob o nome de Capitania de Santo Amaro.

A capitania, sem recursos naturais de importância e sem ligações com o Planalto, não se desenvolveu. As únicas ações, visando ocupar o território, foram a construção dos Fortes de São João e São Filipe, destinados à proteção do Porto do Santos, uma beneficiadora de óleo de baleia, no extremo norte da ilha, na desembocadura do Canal de Bertioga, e a ação de alguns grupos de jesuítas, para a cataquese de índios.

Durante toda a fase Colonial e Imperial a ilha não atraiu atenção, sendo povoada apenas por colonos pontuais e por pequenos sítios, destinados a esconder escravos contrabandeados da África.

Assim, a colonização da Ilha ocorreu a partir do século XVI, com engenhos de cana, mas foi somente em 10 de julho de 1832, que o Guarujá alcançou a condição de vila, com a edição de um decreto imperial, começando a chegar, no ano seguinte, moradores de Santos, que além das plantações de cana-de-açúcar, implantaram os bananais e arrozais.

No final do século XIX, o surgimento do turismo, o desenvolvimento da economia paulista e a existência de um acesso ferroviário rápido e fácil entre o litoral e o Planalto Paulistano provocaram um novo interesse pela ilha de Santo Amaro.

Em 1890, um dos posseiros de áreas na ilha, Valêncio Augusto Teixeira Leomil, possuidor de extensa área localizada entre a praia do Perequê e o Canal de Bertioga, solicitou à Câmara de Santos direitos de uso sobre largas áreas da ilha e concessão por uma ligação férrea a ser construída entre o estuário de Santos e sua propriedade. Dois anos depois, em 1892, Valêncio Leomil vendeu seus direitos aos empresários paulistanos Elias Chaves e Elias Fausto Pacheco Jordão, engenheiro civil, formado nos Estados Unidos, que fundaram a Companhia Balneária da Ilha de Santo Amaro.

O ato de fundação da vila balneária, na Praia de Pitangueiras, aconteceu em 1893, com a encomenda de 46 casas de madeira dos Estados Unidos e a construção de um hotel, com 50 quartos de alto luxo e um cassino.<sup>4</sup>

Além da vila, a Companhia construiu uma linha férrea, ligando o estuário de Santos à Praia de Pitangueiras, batizando-a de Tramway do Guarujá, bem como, inaugurou o primeiro serviço estável de navegação entre Santos e Guarujá.

O hotel cassino, batizado de *La Plage*, foi inaugurado em 1893, e se tornou reduto da classe alta paulistana durante o verão. O sucesso do hotel e a reputação do Guarujá, como

---

destino de verão da classe alta paulistana, levaram a um contínuo desenvolvimento da vila, durante a primeira metade do século XX.

Em 1923, a vila foi transformada em Distrito de Paz, e, em 30 de junho de 1926, o distrito tornou-se Prefeitura Sanitária, separando-se de Santos. Em 1931, a Prefeitura Sanitária foi extinta, com a reintegração da ilha ao território de Santos. Guarujá voltou a ter autonomia apenas em 30 de junho de 1934, no antigo status de "Prefeitura Sanitária". Em 1947, as prefeituras sanitárias foram extintas e Guarujá tornou-se município de pleno direito.

O sistema de travessia de Santos para o Guarujá, por *Ferry-Boat*, foi inaugurado em 1918 e, a partir de 1946, a travessia passou a ser responsabilidade do Estado. A cidade começou a se desenvolver a partir da Praia das Pitangueiras, sendo alçada à categoria de Estância Balneária em 1934 e emancipada administrativamente em 1948.

O fim dos jogos de azar no governo de Eurico Gaspar Dutra e a construção da via Anchieta, ligando a Baixada Santista a São Paulo, modificaram a ocupação da ilha. A antiga vila balneária se adensou com a chegada de maiores quantidades de turistas e novos moradores. Edifícios começaram a surgir na orla de Pitangueiras e Astúrias. Praias, até então desertas, como Enseada, Pernambuco e a própria Perequê começaram a ser visitadas. Paralelamente, nordestinos migram para a ilha à procura de emprego, se fixando na região do velho Forte de Itapema, dando origem ao Distrito de Vicente de Carvalho.

Assim, o Guarujá sofreu um crescimento desordenado, a partir da metade do século XX, com a chamada "febre imobiliária", o que fez gerar uma pressão sobre as áreas do Distrito de Vicente de Carvalho, com inúmeras invasões. A situação se agravou quando a população de Santos também passou a ocupar essas áreas, em função do desmoronamento de morros, provocado pelas chuvas do ano de 1956.

Essas questões, de forte impacto social, recrudesceram com o aumento vertiginoso das construções civis, atraindo a maciça migração, empregada como mão de obra nessas atividades.

Foi, entretanto, a partir de 1971, com a inauguração da Rodovia Piaçaguera-Guarujá, que a ocupação de cidade e a construção civil deram um novo contorno ao Guarujá, mudando a sua história, com assustadora velocidade.

Os números são muito claros em demonstrar esse fenômeno, pois em 1971, a Prefeitura Municipal aprovou 30.000 m<sup>2</sup> de novas construções; em 1972, 81.000m<sup>2</sup>; em 1973, 174.000 m<sup>2</sup>; em 1974, 618.000 m<sup>2</sup>; e, em 1975, 1.031.690 m<sup>2</sup>.<sup>5</sup>

---

Desta forma, entre as décadas de 1970 e 1980, Guarujá cresceu descontroladamente. Toda a orla da cidade, entre a praia do Tombo e Pernambuco, foi ocupada por diversos loteamentos e edifícios, sem a necessária contraparte de infraestrutura.

O “milagre econômico” dos anos 70, a construção da Rodovia Piaçaguera-Guarujá, ligando a ilha diretamente à Via Anchieta e, em menor grau, às novas rodovias Rio-Santos e Mogi-Bertioga (possibilitando o acesso ao Vale do Paraíba e Litoral Norte), provocaram a explosão do turismo e da migração para a ilha.

A qualidade ambiental, desde então, veio caindo, com a poluição das águas, a ocupação de áreas sensíveis, como morros e mangues, e o número cada vez maior de turistas, moradores e migrantes, que sobrecarregam o Guarujá em todos os aspectos.

Na década de 80 e início de 90, milhões de turistas visitaram a ilha todos os verões, provocando o colapso da infraestrutura da cidade, com cortes de eletricidade, falta de água e poluição das praias.

Extensas áreas do município foram ocupadas por favelas, habitadas pelos migrantes em buscas de novas oportunidades, e a criminalidade tomou corpo. O cenário caótico levou a uma profunda crise no turismo e na economia do Guarujá, que perdeu seus visitantes e investimentos para o Litoral Norte e, até mesmo, para outras cidades da Baixada Santista.

A segunda metade da década de 1990 viu uma recuperação progressiva do balneário, com investimentos em saneamento, habitação, infraestrutura e outros efeitos benéficos da divisão do total de turistas com outras regiões, causando menor sobrecarga na cidade. Paulatinamente, começou a receber novos investimentos, passou a desenvolver o turismo de negócios e a prestação de serviços, visando a expandir sua base econômica e se tornar menos dependente do turismo sazonal.<sup>6</sup>

Atualmente, o Município do Guarujá conta com 304.274 habitantes, dos quais se estima que 64.034 residam em favelas ou em ocupações irregulares de áreas de relevante interesse ecológico, como, por exemplo, os manguezais, e, ainda, em locais de alto risco de escorregamento, como as encostas de morros, passíveis de desencadear gravíssimos problemas de defesa civil, com perdas de vida e patrimônio.

Há que se considerar que o Município dispõe de um conjunto com dezenas de praias, sejam isoladas e acessíveis apenas por trilha ou barco, e outras em áreas urbanizadas, das quais relacionamos: Praia Branca, Praia da Congava, Praia da Enseada, Praia das Astúrias, Praia das Conchas, Praia de Camburi, Praia de Fora, Praia de São Pedro, Praia de Tijucupava, Praia do Bueno, Praia do Éden, Praia do Góis ou Goes, Praia do Guaiúba, Praia do Iporanga, Morro do Mar Casado ou Praia do Mar Casado, Praia do Manduba ou do Forte, Praia do Perequê, Praia Pernambuco, Praia do Pinheiro, Praia do Sorocotuba, Praia do Tombo, Praia

---

Pitangueiras, Praia Preta, Praia Saco do Major, Praia Santa Cruz dos Navegantes, Praia Grande, Praia do Cheira Limão e Prainha de Fora ou do Moisés.

A economia está apoiada na atividade turística, e também possui atividade marítima, de lazer, indústria, além de uma intensa atividade portuária. Conta, também, com movimento comercial no Distrito de Vicente de Carvalho, que é o segundo maior da Região Metropolitana.

Um dos atuais acessos ao Guarujá (Ilha de Santo Amaro) pode ser feito por balsas, a travessia Santos-Guarujá, que parte da Ponta da Praia em Santos. A Travessia Santos-Guarujá é um sistema de embarcações do tipo balsa, que faz o transporte de pessoas e veículos entre os municípios de Santos e Guarujá. O trajeto é feito em embarcações com capacidade média para aproximadamente 40 a 60 veículos de passeio e operado pela Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A. A distância de 400 metros entre os dois municípios dura, em média, 7 minutos para ser percorrida.

A travessia por balsa, até o momento, se mostrou a forma mais aceitável de ligação entre Santos e Guarujá, visto que a construção de uma ponte era inviável devido ao grande número de embarcações que circulam no canal, com destino ao Porto de Santos. Além disso, o trajeto terrestre, pela Rodovia Piaçaguera-Guarujá, entre os dois municípios vizinhos, é de 45 km e dura aproximadamente 50 minutos.

Há projetos do Governo do Estado de São Paulo para a desativação do sistema de balsas e a implementação de um túnel submerso ou ponte estaiada, ligando as duas cidades, visto que as embarcações operam, atualmente, no limite de sua capacidade.

A comprovação da vulnerabilidade do sistema está sendo apresentada no segundo semestre de 2009. Devido a um acidente com um navio, que interditou um dos pontos de atracação no lado do Guarujá, a travessia teve sua capacidade reduzida e o tempo de espera aumentado em muitas vezes, em relação ao período normal, causando profundos transtornos aos usuários do sistema.

Segue abaixo um quadro que demonstra o grau de utilização do sistema no último ano, em comparação à outras travessias que utilizam o mesmo serviço:

## Travessias Litorâneas – 2008

| Local                        | Veículos          | Bicicletas       | Pedestres        | Médias Diárias |                 |               |
|------------------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------|-----------------|---------------|
|                              |                   |                  |                  | Veíc.          | Bicicl.         | Pedestre      |
| São Sebastião /<br>Ilha Bela | 1.192.756         | 302.946          | 1.805.877        | 3.268          | 830             | 4.948         |
| Santos/ Guarujá              | 8.193.485         | 334.027          | -                | 22.448         | 915             | -             |
| Travessia Mista              | 875.199           | 3.542.686        | 154.307          | 2.398          | 9.706           | 423           |
| Travessia Santos             | -                 | 919.008          | 4.191.441        | -              | 2.518           | 11.483        |
| Guarujá/ Bertioga            | 322.913           | 74.991           | 699.913          | 885            | 205             | 1.918         |
| Iguape / Juréia              | 106.130           | 4.314            | 246.119          | 291            | 12              | 674           |
| Cananéia /<br>Continente     | 53.603            | 76.890           | 87.581           | 148            | 210             | 240           |
| Cananéia /<br>Ilha Comprida  | 83.250            | 44.735           | 321.251          | 229            | 122             | 880           |
| Cananéia / Ariri             | -                 | -                | 13.071           | -              | -               | 36            |
| <b>Total Anual</b>           | <b>10.827.336</b> | <b>5.299.597</b> | <b>7.519.560</b> | <b>29.666</b>  | <b>14.518</b>   | <b>20.602</b> |
| <b>2008 x 2007</b>           | <b>3,91 %</b>     | <b>- 2,43 %</b>  | <b>- 4,77 %</b>  | <b>3,92 %</b>  | <b>- 2,44 %</b> | <b>4,77 %</b> |

Fonte: Departamento Estatísticas Dersa<sup>7</sup>

Outro acesso ocorre pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni, que percorre a área continental do Município de Santos, chegando à ilha através da Ponte do Monte Cabrão, no Canal de Bertioga. Após o Canal de Bertioga, existem quatro entradas para a cidade. Uma é o Trevo da Vila Áurea. A outra é a rua Professor Idalino Pinez, mais conhecida como rua do Adubo, largamente utilizada pelos caminhões que chegam e buscam o cais do Porto de Santos. A terceira é o viaduto que atravessa a rodovia e os bairros de Morrinhos e Vila Zilda, fazendo a ligação com o Túnel em direção às praias da Enseada e outras. A quarta, e mais utilizada entrada, fica no fim do trecho sob jurisdição da Ecovias e dá acesso direto à sede do Município.

Pedestres podem aceder à ilha por via marítima. As barcas partem do centro de Santos, com destino a Vicente de Carvalho. Há barcas, também, na Ponta da Praia, em Santos com destino, ao outro lado do estuário.

Além dos meios convencionais de transporte, merece destaque o uso de bicicletas. Um estudo da AGEM - Agência Metropolitana da Baixada santista detectou que a maioria dos trabalhadores faz da bicicleta o meio de transporte para o trabalho, principalmente, moradores de Vicente de Carvalho, que são empregados no porto.

Guarujá é, entre os municípios da Baixada, o que possui maior número de bicicletas. De acordo com o Departamento de Trânsito, 35 mil habitantes possuem bicicleta e a taxa de crescimento é da ordem de 5% ao ano. O Município conta com cinco estacionamentos exclusivos para bicicletas, alguns funcionando 24 horas. Segundo a DERSA (empresa que administra a travessia marítima entre Santos e Guarujá), transitam pelo "Ferry Boat" uma média diária de 14 mil bicicletas nos dois sentidos.

Essa quantidade de bicicletas como meio de transporte levou as cidades da região a adequarem suas estruturas urbanas para este tipo de transporte. Guarujá implantou 16,47 km de ciclovias/ciclofaixas e está previsto mais 12,89 km a serem implantados até 2011.

Guarujá tem a quarta frota da Região Metropolitana. Dados divulgados pela Fundação Seade indicam que a frota de veículos automotores da Região Metropolitana da Baixada Santista permanece com crescimento superior ao da população. O índice registrado foi de 33,40% entre 2002 a 2006, enquanto que a população aumentou 7,96%. Guarujá ocupa a quarta posição, tanto no número de carros, quanto no número de habitantes por veículo.<sup>8</sup>

## **1.1 Meio Físico**

### **1.1.1 Localização**

O Guarujá é um município do Estado de São Paulo, na Região Metropolitana da Baixada Santista, microrregião de Santos, localizado na latitude sul 23° 59' 18" e longitude W (oeste) 46° 14' 32", inserida na Ilha de Santo Amaro e compõe parte do litoral do Estado. A ilha está destacada do continente pelo Canal de Bertioga pelo Estuário de Santos e Ilha de São Vicente. Distante 82 km da capital, é a terceira maior ilha do litoral do Estado de São Paulo.

### **1.1.2 Clima**

O clima predominante é o intertropical, quente e úmido, e de florestas úmidas, em função do índice pluviométrico de 1.700 mm, com temperaturas médias entre 15 e 25°, elevando-se no período de verão, com máximas de 34,5° e mínimas de 10,6°.

### **1.1.3 Geologia**

No aspecto geológico, a Ilha de Santo Amaro apresenta maciço rochoso com altitudes que variam de 220 a 280 metros. Especificamente, na Serra do Guararu o substrato rochoso é constituído por granitóides e em meio ao solo é comum a ocorrência de matações de rocha semi-alterada.

No que tange aos depósitos marinhos, a constituição é de areias finas, quartzo, micas e opacos, que formam cordões arenosos de planície costeira ou restinga<sup>9</sup>.

Em relação ao relevo a Serra do Guararu é a que apresenta a maior elevação com 334 metros de altitude. Nos morros apresentam-se declividades menores que 30% (trinta por cento) e nos morrotes, declividades inferiores a 25% (vinte e cinco por cento)

A dinâmica dos relevos se caracteriza pela erosão fluvial ao longo de canais e margens, decorrente do escoamento diante das grandes chuvas e eventuais escorregamentos intensificados no corte de taludes e de aterro, para a implantação de residências.

---

#### 1.1.4 Flora

A vegetação da Ilha de Santo Amaro é originalmente constituída por florestas pluviais de encostas, restingas e manguezais, ou seja, Mata Atlântica e seus ecossistemas associados.

Ao longo dos anos, no Guarujá, significativas áreas de restinga e jundu foram sendo objeto de intervenção humana para a ocupação das mais variadas formas. Atualmente, as florestas de encosta sofrem alteração e correm riscos, pois mesmo de difícil acesso e pouco favoráveis à ocupação, estão sendo tomadas por moradias precárias, com graves riscos de escorregamento e suas consequências.

A Serra do Guararu, em que pese ter sofrido muitas intervenções, se constitui como um dos mais importantes e conservados remanescentes de Mata Atlântica, sendo uma área fundamental do ponto de vista ambiental, estético, paisagístico, turístico, econômico e estratégico. A conservação e a salvaguarda dos valores diretos e indiretos desse rico patrimônio é um dos objetivos do presente trabalho.

Compondo esse sistema de vegetação, são encontrados os manguezais, que se desenvolvem nas regiões litorâneas tropicais e subtropicais, localizados em estuários ou desembocaduras de rios.

São vegetações que se submetem ao regime de marés e, portanto, apresentam ocorrência de circulação de água salgada e água doce, em um sistema de transição entre o mar e a terra firme, com importante e fundamental papel para cadeia alimentar marítima. Destaque especial deve ser dado pela produção de detritos orgânicos, que gera um ecossistema de alta produtividade de alimentos e de condições de reprodução e de crescimento das espécies.

Nos manguezais, também, se configura a proteção terrestre das ações erosivas das marés, a retenção de poluentes, a manutenção e conservação dos estoques de crustáceos, moluscos e peixes, além da recreação e lazer, decorrente do turismo e pesca esportiva.

Os manguezais da Serra do Guararu apresentam todas essas condições, e, ao longo do Canal da Bertioga, a sua situação indica que devem ser empregados maciços esforços no sentido da manutenção do estado atual, e correção de eventuais fontes poluidoras ou de degradação.

Torna-se conveniente esclarecer que o canal da Bertioga possui uma das margens voltada para a Serra do Guararu, onde ocorrem as maiores ocupações nos mangues, devido a fatores históricos do avanço populacional. Na outra margem, onde se encontra parte do

município de Bertoga e parte do município de Santos, a situação de ocupação está em melhor controle e, conseqüentemente, mais preservada.

O compartilhamento do corpo d'água, entretanto, é comum, significando dizer que, em uma intervenção ou degradação, um dos lados fatalmente afetará o outro.

Problemas, como por exemplo, o trânsito de lanchas de médio e grande porte, em alta velocidade, desestabilizando as bordas dos manguezais pelas ondas que produzem, poderia há muito tempo ser objeto de controle das autoridades navais, em parceria com o Estado, o Município e entidades de proteção ambiental.

### **1.1.5 Fauna**

O território do Guarujá sofreu muitas intervenções ao longo do tempo, que redundaram na perda de ambientes naturais e, conseqüentemente, no impacto à vida selvagem destas regiões. A Serra do Guararu, por sua vez, apresenta um remanescente com propícias condições para a fauna silvestre, dentre as quais se relacionam aproximadamente 142 (cento e quarenta e duas) espécies de aves e 14 (catorze) espécies de mamíferos, onde, ainda, se verifica a presença do tamanduá mirim, da preguiça, do tatu, do tamanduá bandeira e da lontra, segundo dados contidos na Caracterização Socioambiental da Prainha Branca e Serra do Guararu, produzido em 2004, na parceria entre a SASIP – Sociedade Amigos da Praia de Iporanga e a Fundação SOS Mata Atlântica.

### **1.1.6 Hidrologia**

A ilha possui rios de pequena extensão, destacando-se o Rio Santo Amaro, que faz divisa com o Distrito de Vicente de Carvalho, e, ainda, os Rios Crumau, Icanhema, Perequê, do Meio, do Peixe e Acaraú, entre outros.

As alterações no meio físico da ilha podem ser facilmente constatadas por aqueles que percorrem a cidade e, especialmente, na Serra do Guararu, conforme reproduz o acervo fotográfico do presente trabalho.

O que se verifica é uma massiva ocupação da orla das praias, com total subtração da vegetação de jundu, restinga e Mata Atlântica, para dar espaço à expansão imobiliária. De outro lado, ocupações regulares e ilegais acontecem nas encostas e nos morros do município, entremeando requintadas residências com enormes favelas, o que altera a hidrologia natural da ilha.

Esse quadro modifica também, sobremaneira, o paisagismo da cidade. Os locais invadidos, que são potencialmente de alto risco para seus moradores, carecem de saneamento básico, fazendo com que os resíduos gerados impliquem diretamente na balneabilidade da Estância e qualidade dos corpos d'água.