

1. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA CIDADE DO GUARUJÁ NO CENÁRIO DA BAIXADA SANTISTA

A ilha de Santo Amaro, que corresponde ao território do município de Guarujá, 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 naturalmente abertos, com a contínua elevação do nível do Oceano Atlântico, criando a ilha e a separando 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.¹

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

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, 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 nas praias 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).

¹ VAZ, Angela Omati Aguiar. *Guarujá – Três Momentos de Uma Mesma História*. Santos: Espaço do Autor, 2003, p.17.

Os tupis não habitaram a ilha, permanecendo no entorno da Serra do Mar e no Planalto Paulista, mas a utilizavam para a colheita de sal e pesca.

Com o início da colonização do Século XVI, em 22 de janeiro 1.502, navegadores portugueses, como Américo Vespúcio e André Gonçalves, fundearam suas embarcações, no que atualmente é conhecida como Praia de Santa Cruz dos Navegantes, popularmente conhecida como *Pouca Farinha* e onde, em 1.584, seria 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.²

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, contando com um acesso privilegiado ao Planalto Paulistano, através de trilhas indígenas.

Apesar do desinteresse, alguns colonos portugueses acabaram se instalando na costa ocidental da ilha de Santo Amaro, sobrevivendo de agricultura de subsistência, pesca e reparos de navegações, utilizadas no estuário de Santos.

Em 1.543, 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, que, sem recursos naturais de importância e sem ligações com o Planalto, não se desenvolveu.

² VIEIRA, Crívio Modesto de Moraes. *A Ilha do Sol*. Santos: Espaço do Autor, 2004, p.19.

As únicas ações visando a ocupação do território foram: a construção dos Fortes de São João e São Filipe, destinados à proteção do Porto de 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 1.832, 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 1.890, 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 ferrea a ser construída entre o estuário de Santos e sua propriedade.

Dois anos depois, em 1.892, 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 1.893, 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.

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

O hotel cassino, batizado de *La Plage*, foi inaugurado em 1.893 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 1.923, a vila foi transformada em Distrito de Paz, e, em 30 de junho de 1.926, o distrito tornou-se Prefeitura Sanitária, separando-se de Santos. Em 1.931, a Prefeitura Sanitária foi extinta, com a reintegração da ilha ao território de Santos, voltando o Guarujá a ter autonomia apenas em 30 de junho de 1.934, no antigo *status* de Prefeitura Sanitária. Em 1.947, 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 1.918 e, a partir de 1.946, 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 1.934, e foi emancipada administrativamente em 1.948.

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, e praias, até então desertas, como Enseada, Pernambuco e a própria Perequê, começaram a ser visitadas. Paralelamente, migrantes nordestinos vieram para a ilha à procura de emprego, se fixando na região do velho Forte de Itapema, que deu 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 1.956.³

Segundo o levantamento socioeconômico da Vila Baiana, elaborado pela Prefeitura Municipal de Guarujá em 1.997,⁴ o espigão central da ilha de Santo Amaro, denominado Serra de Santo Amaro, também sofreu grandes pressões, quando, na década de 1.940, a família Estéfano, uma das mais conhecidas do estado de São Paulo, era proprietária de extensas glebas na Praia da Enseada, que foram sendo divididas entre seus herdeiros, os quais implantaram diversos loteamentos, que se estendiam da praia até o maciço florestal.⁵

Para que fosse efetuada a implantação destes loteamentos, foram trazidos trabalhadores de diversas regiões, uma vez que os caiçaras não se adaptaram ao trabalho no setor da construção civil. Contudo, esta mão de obra trazida de fora foi se instalando precariamente em áreas públicas e privadas de forma ilegal e clandestina, dentre elas as encostas do morro do maciço de Santo Amaro.

³ VAZ, Angela Omati Aguiar. *Guarujá – Três Momentos de Uma Mesma História*. Santos: Espaço do Autor, 2003, p.153.

⁴ PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARUJÁ. *Levantamento Socioeconômico Habitacional - Vila Baiana*. Territorial Sistemas e Serviços Ltda., 1997.

⁵ PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARUJÁ. *Vila Baiana*. Apud: SERRANO, Fábio Eduardo. Guarujá, 1997.

Posterior aos loteamentos, o número de moradias foi crescendo devido à necessidade de mão de obra, para a construção das casas de veraneio. Estas edificações tiveram que se adaptar às curvas de nível e nascentes de água disponíveis e, atualmente, as águas servidas são lançadas livremente.

Com dificuldade de fiscalização, mais da metade do maciço florestal da Serra de Santo Amaro, tanto áreas públicas ou particulares, foram sendo ocupadas. A grande explosão foi quando ocorreu a abertura da Avenida Dom Pedro I, em 1.970.⁶

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

Foi, entretanto, a partir de 1.971, com a inauguração da Rodovia Piaçaguera-Guarujá, que a ocupação da 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 1.971, a Prefeitura Municipal aprovou 30.000 m² de novas construções; em 1.972, 81.000m²; em 1.973, 174.000 m²; em 1.974, 618.000 m²; e, em 1.975, 1.031.690 m².⁷

Desta forma, entre as décadas de 1.970 e 1.980, 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.

⁶ PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARUJÁ. *Vila Baiana*. Op cit, p.11.

⁷ VAZ, Angela Omati Aguiar. *Guarujá – Três Momentos de Uma Mesma História*. Santos: Espaço do Autor, 2003, p.153.

O *milagre econômico* dos anos 70 impulsionou 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, provocando a explosão do turismo e da migração para a ilha.

A qualidade ambiental, desde então, vem caindo, com a poluição das águas, ocupação de áreas sensíveis, como morros e mangues, e um número cada vez maior de turistas, moradores e migrantes, que provocam uma sobrecarga nos sistemas de atendimento público do Guarujá.

Na década de 1.980 e início de 1.990, milhões de turistas visitaram a ilha todos os verões, provocando o colapso da infraestrutura do município, passando a ser comum cortes de eletricidade, falta d'água e poluição das praias. Extensas áreas foram ocupadas por favelas, habitadas por pessoas em busca 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 turistas e investimentos para o Litoral Norte e, até mesmo, para outras cidades da Baixada Santista.

A segunda metade da década de 1.990 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, o Guarujá começou a receber novas intervenções, 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.⁸

⁸ WIKIPÉDIA. *Guarujá*. In: Flórida: Wikimedia Foundation, 2009. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Guaruj%C3%A1&oldid=38036305>>. Acesso em: 09 de janeiro de 2009.

A estimativa populacional residente, realizada pelo IBGE, em 2.012, demonstra que neste ano o Guarujá registrou 294.669 habitantes.⁹ Existiam, em 2.011, 4.361 domicílios em áreas de risco e 35.107 domicílios em área de favelas, englobando um total de 95.427 pessoas.¹⁰

Guarujá é a segunda cidade paulista com maior proporção de residências precárias, segundo censo do IBGE, de 2.010. Em Guarujá, 31% do total são habitações *subnormais*, sendo que a média do Estado de São Paulo é de 6%. Em números absolutos de unidades habitacionais precárias, a cidade é campeã em favelização do litoral paulista. São 26.095 moradias classificadas como *subnormais*, pelo órgão do governo federal. Nesses aglomerados urbanos estão as 95.427 pessoas acima citadas.¹¹

A ilha possui 22 quilômetros e 310 metros de faixa de areia, totalizando 27 praias. A praia da Enseada, área objeto de estudo, apresenta a maior extensão, que é de 5.600 metros. A região é contornada por 15 ilhas: ilha da Prainha, ilha do Guará, ilha Rasa, ilhota da Praia Grande ou Iporanga, ilha do Perequê, ilha dos Arvoredos, ilha da Lage, ilha do Mar Casado, ilha da Pompeva, Farol da Moela, ilha da Aleluia, ilha do Pau a Pino, ilha do Mato, ilha das Palmas, além de conter 13 bacias hidrográficas catalogadas.¹²

⁹ IBGE-INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2012/estimativa_tcu.shtml>. Acesso em: 05 de junho de 2013.

¹⁰ IBGE-INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Relatório Polis – Censo Demográfico 2010*.

¹¹ GERAQUE, Eduardo. Jornal Folha de São Paulo. *Litoral tem mais casas em favelas no Estado*. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/17950-litoral-tem-mais-casas-em-favelas-no-estado.shtml>>. Acesso em: 07 de julho de 2013.

¹² GUARUJÁ. Secretaria Municipal de Turismo. *Inventário de turismo do Município de Guarujá*. CD-ROM: São Paulo, 2010; FERNANDEZ, Carlos Aldolfo S. *Noções de Defesa Civil e Geografia do Município*. Guarujá, 2009, p.06-08.

A economia do município está apoiada na atividade turística e, também, possui atividade marítima, de lazer, industrial, além de uma intensa atividade portuária e pesqueira. Conta, também, com movimento comercial em Vicente de Carvalho, que é o segundo maior da Região Metropolitana da Baixada Santista.¹³

As principais vias de acesso ao Guarujá são a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, realizando a conexão da cidade com Cubatão, por intermédio do Sistema Anchieta-Imigrantes, principal ligação com a Região Metropolitana de São Paulo, ou, por intermédio das travessias de balsas que conectam o Guarujá com Santos e Bertioga. Distancia 82 quilômetros da capital e é a terceira maior ilha do litoral do Estado de São Paulo.¹⁴

Segundo a AGEM-Agência Metropolitana da Baixada Santista, a frota metropolitana de veículos do Guarujá somava mais de 450 mil unidades em 2.002¹⁵. Dados mais recentes do DETRAN-Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo indicam que a frota de veículos na Baixada Santista já era de mais de 728 mil veículos em 2.012.¹⁶ De cada dez veículos cadastrados na região da Baixada Santista, seis são automóveis.

Diariamente, 13 mil pessoas movimentam-se entre Santos, Guarujá e Bertioga, através de barcos e balsas, os quais transportam cerca de 16 mil automóveis e 15 mil bicicletas ao dia.¹⁷

¹³ Id *ibid*, p.15.

¹⁴ Id *ibid*, p.15.

¹⁵ AGEM-AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA. Disponível em: <http://www.agem.sp.gov.br/imbs_edicao.htm>. Acesso em 10 de março de 2012.

¹⁶ G1. *Crescimento da frota de veículos de Santos é o dobro de SP, diz Detran*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2012/07/crescimento-da-frota-de-veiculos-de-santos-e-o-dobro-de-sp-diz-detran.html>>. Acesso em 10 de março de 2014.

¹⁷ AGEM-AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA. Id *ibid*.

De acordo com os dados publicados pela Fundação SEADE, a transladação no município desde o ano de 2.011 até o ano citado de 2.013 houve um aumento considerável na frota veicular,¹⁸ o que motiva a cidade a buscar novas alternativas para a logística local.

Tabela 01. Travessias Litorâneas – 2013

Local	Veículos	Bicicletas	Pedestres	Médias Diárias		
				Veic.	Bicicl.	Pedestre
São Sebastião /Ilha Bela	1.370.015	261.216	1.827.048	3.753	716	5.006
Santos / Guarujá	10.005.834	926.660	-	27.413	2.539	-
Santos / Guarujá – Mista	318.317	2.393.533	86.451	872	6.558	237
Santos / Vic. de Carvalho	-	940.954	5.730.621	-	2.578	15.700
Guarujá / Bertioga	411.198	51.868	897.180	1.127	142	2.458
Iguape / Juréia	149.933	8.663	297.490	411	24	815
Cananéia /Continente	71.004	70.056	62.742	195	192	172
Cananéia /Ilha Comprida	118.752	45.596	362.020	325	125	992
Cananéia / Ariri	-	-	11.886	-	-	33
Total Anual 2013:	12.445.053	4.698.546	9.275.438	34.096	12.873	25.412

Fonte: DERSA¹⁹

Tabela 02. Frota Veicular

Guarujá	Variáveis Transporte	2011	2012	2013
	Frota Total de Veículos	102.676	109.754	116.512
	Número de Habitantes por Total de Veículos	2,85	2,69	2,56
	Frota de Automóveis	47.231	50.556	53.541
	Número de Habitantes por Automóvel	6,20	5,85	5,57

Fonte: Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados

¹⁸ SEADE-Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Disponível em: <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/imp/index.php?page=tabela>>. Acesso em: 26 de junho de 2014.

¹⁹ DERSA-DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A. *Estatísticas - Ano 2013*. Disponível em: <<http://www.dersa.sp.gov.br/travessias/estatistica.asp>>. Acesso em: 10 de março de 2014.

Essa quantidade de bicicletas levou as cidades da região a adequarem suas estruturas urbanas para este tipo de transporte, pois a malha cicloviária de Guarujá poderá atingir a extensão total de 35,80 quilômetros até o ano de 2016.²⁰

²⁰ DERSA-DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A. Id *ibid.* Disponível em: <<http://www.agem.sp.gov.br/pdf/PCM%20-%20GUARUJA%20-%20parte%201.pdf>>. Acesso em: 06 de junho de 2013.