

Estudo do Meio:
Santos



Ensino Fundamental II
6º, 7º e 8º anos



Aluno (a): _____ Nº _____ Ano: _____

São Paulo, 2019.

Objetivo Geral:

- ✓ Refletir sobre a importância da cidade de Santos enquanto patrimônio histórico do Brasil. Resgatar o papel de seu porto, das ferrovias e dos imigrantes para o desenvolvimento do Estado de São Paulo.
- ✓ Perceber o café como o grande responsável pela expansão e enriquecimento da cidade e como isso está materializado nas suas paisagens.
- ✓ Analisar a posição estratégica do chamado Centro Histórico de Santos e da Fortaleza de Santo Amaro.

Orientações:

Caro estudante...

Nessa atividade, podemos aprender muitas coisas de uma maneira diferente da sala de aula.

Antes de começar a usar o seu guia de campo não se esqueça, coloque seu nome na primeira página, pois ele será utilizado em toda a atividade e será útil para trabalhos de consulta e pesquisa futura. Antes de sair para o trabalho, verifique sempre se o material a ser utilizado está em ordem.

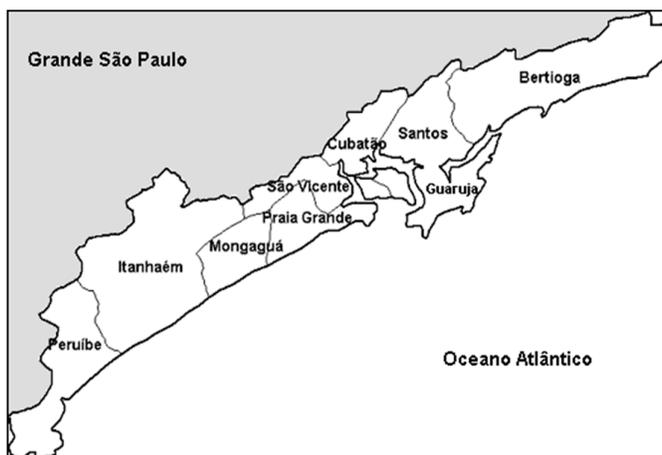
Tenha sempre em mãos o guia de campo, caneta, lápis, borracha e se possível uma máquina fotográfica.

Baixada Santista

Adaptado de "Litoral do Brasil", de Aziz Nacib Ab'Sáber (2001)

A Região Metropolitana da Baixada Santista é composta por nove municípios: Santos, São Vicente, Cubatão, Guarujá, Bertioga, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe, num total de aproximadamente 2.000.000 habitantes. Foi criada pelo governo do Estado em 1995 para promover o desenvolvimento da região.

Todas as áreas urbanas desses municípios são limítrofes, e possuem uma forte interdependência entre elas, formando uma só cidade com administrações descentralizadas, nos mesmos termos da Grande São Paulo. Cabe registrar que Santos é o pólo da Região Metropolitana, fornecendo um variado conjunto de serviços para os demais municípios. Cubatão destaca-se na região, por sua grande concentração industrial e de serviços ligados à indústria pesada e ao fornecimento de máquinas e equipamentos.



Mapa 1 (Fonte: Caminhos & Paisagens - 2011)



Mapa 2 (Fonte: Caminhos & Paisagens - 2009)



Mata Atlântica



Bioma é um conjunto de vida (vegetal e animal) constituído pelo agrupamento de tipos de vegetação contíguos e identificáveis em escala regional, com condições geoclimáticas similares e história compartilhada de mudanças, o que resulta em uma diversidade biológica própria. Floresta Atlântica designa as formações florestais e ecossistemas associados inseridos no domínio Mata

Atlântica, com as respectivas delimitações: Floresta Ombrófila Densa Atlântica, Floresta Ombrófila Mista, Floresta Ombrófila Aberta, Floresta Estacional Semidecidual, Floresta Estacional Decidual, manguezais, restingas, campos de altitude, brejos interioranos e encraves florestais do Nordeste.

A Floresta Atlântica está presente tanto na região litorânea como nos planaltos e serras do interior do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul, ao longo de toda costa brasileira. A sua área principal ou central está nas grandes Serras do Mar e da Mantiqueira, abrangendo os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito do Santo (Rizzini, 1997). No Nordeste Oriental, a Floresta Atlântica ocupa as restingas e, principalmente, a formação dos Tabuleiros Costeiros, desde o Rio Grande do Norte até Alagoas. Ao sul de Pernambuco e em Alagoas, reveste também as costas das serras baixas próximas à costa. Tavares (1967) e Andrade-Lima (1970), destacam também a existência de disjunções de Mata Atlântica isoladas nos topos de chapadas sedimentares e nos cumes das serras interioranas do Nordeste, chamadas de Brejos de Altitude (Barbosa, 2002). A sua largura varia entre pequenas faixas e grandes extensões atingindo em média 200 km de largura. Existe grande divergência a respeito da área de abrangência original da Floresta Atlântica. De acordo com Leitão Filho (1987), a cobertura da Floresta Atlântica era quase contínua, estendendo-se ao longo de uma faixa litorânea de largura variável do Ceará até Santa Catarina. Outros

autores, como Silva (1980) e Ogawa et al. (1990) consideram que esta floresta se estendia pelo litoral desde o Rio Grande do Norte até o Rio Grande do Sul.

O IBGE (1994) considera que além de localizada ao longo da costa brasileira, a Floresta Atlântica penetrava no interior do país, cobrindo quase a totalidade dos estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Santa Catarina, além de partes dos estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul.

Extraído de: www.ufv.br

Bairros Cota

www.ipt.br/420-Revista_Fundacoes__Obras_Geotecnicas_Bairros_Cota.pdf.

Bairros Cota na Serra do Mar em Cubatão – riscos em ebulição e planos de ação em andamento

Os bairros localizados nas encostas da Serra do Mar, na cidade de Cubatão, passam por um processo de remoção e realocação das pessoas que habitam na área sujeita a escorregamentos.

A região da Serra do Mar apresenta características específicas, tanto topográficas quanto climáticas, que propiciam a incidência de desastres naturais, principalmente pela ocupação desordenada ao longo dos anos. A Serra do Mar é uma barreira natural que separa o planalto e a região litorânea, estendendo por cerca de mil quilômetros, do Rio de Janeiro até o estado de Santa Catarina. Em São Paulo, o crescimento e o desenvolvimento urbano e econômico fizeram com que a região coberta por vegetação desse espaço a estradas, fazendo com que a Grande São Paulo e o Município de Cubatão fossem os mais afetados por essas obras viárias e, por consequência, pela ocupação urbana.

Processo de ocupação irregular.

O processo de ocupação do local situado na cidade de Cubatão teve início na década de 1940. Com a construção das rodovias Anchieta e Imigrantes, os trabalhadores e suas famílias foram



alocados na região, que passou a ser conhecida como Bairros Cota, nome derivado de acordo com a cota topográfica, a altura da montanha em relação ao nível do mar. Os bairros existentes são o Cota 95/100, Cota 200, que é o mais povoado, Cota 400 e Cota 500.

“A ocupação aconteceu por conta da logística da obra da Anchieta. Os trabalhadores, pela necessidade, eram obrigados a criar esses acampamentos em determinados níveis da região, tanto no planalto, no meio da encosta e na base da encosta”, explica o geólogo e pesquisador do Instituto de Pesquisas

Tecnológicas (IPT), especialista na área de gestão de riscos e desastres naturais, Agostinho Ogura. Com o passar dos anos, as famílias cresceram e, atualmente, cerca de sete mil moram em nove núcleos de ocupação irregular nas encostas da Serra do Mar.

Condições climáticas e geotécnicas peculiares.

Segundo Ogura, a região, por conta das suas características geológicogeotécnicas, associadas às condições de ocupação do lugar, além da realização de grandes obras de engenharia e as condições climáticas particulares, já que é considerada uma das regiões do País que mais chove, fazem com que o local se torne um desafio para a engenharia nacional e para o

desenvolvimento do Brasil. “Essas condições de chuvas em um terreno de alta declividade, vales encaixados, condições de fraturamento e alterações das rochas e dos materiais dos solos propiciam que ocorram processos de desestabilização de encostas, conhecidos como escorregamentos, desde deslizamentos rasos até processos violentos de corrida de massa”, explica o pesquisador Ogura. Os bairros Cota estão localizados dentro dos limites do Parque Estadual da Serra do Mar, criado em 1977, sendo uma unidade de conservação de proteção integral da Mata Atlântica, abrangendo 23 municípios no litoral e no planalto, e que engloba 315 mil hectares no Estado. “Os escorregamentos são parte integrante e natural da Serra do Mar. A ação do homem mexendo com essas áreas tão instáveis, desmatando, cortando, fazendo aterros, lixões e fossas de infiltração, potencializa toda essa instabilidade e, pela presença humana torna essa instabilidade trágica, porque os escorregamentos têm a propriedade de soterrar pessoas”, conta o geólogo e consultor em geologia e geotecnia, Álvaro Rodrigues dos Santos.

*Agostinho Ogura: Geólogo e pesquisador do IPT, especialista na área de gestão de riscos e desastres naturais.

*Álvaro Rodrigues dos Santos: Geólogo e consultor em geologia e geotecnia.

Programa de Recuperação Socioambiental

Apesar de estarem dentro dessa área de conservação, apenas em 2007 o governo paulista determinou que a Secretaria da Habitação e do Meio Ambiente (SMA), por intermédio da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), desse início ao Programa de Recuperação Socioambiental da Serra do Mar. De acordo com Agostinho Ogura, este é o primeiro grande projeto de natureza ambiental e social que envolve a remoção de um grande número de pessoas e a realocação delas em lugares mais seguros, além de realizar a recomposição dessas áreas com vegetação florestal e a manutenção de setores de menos risco. Os profissionais envolvidos no programa são de diferentes especialidades, como engenheiros geotécnicos, geólogos, tecnólogos civis, especialistas na área de cartografia geotécnica, profissionais de processamento de informações e da engenharia civil ligados ao setor habitacional e de construção.

“Esse é o principal projeto socioambiental com cunho geotécnico sendo realizado na Serra do Mar no Estado de São Paulo, a fim de obter uma melhoria de qualidade habitacional com projetos de reurbanização e regularização fundiária, acerto geológico-geotécnico e de infraestrutura dessa área”, diz. Os objetivos principais do programa envolvem um remanejamento das pessoas situadas nas áreas de riscos geológicos ou de preservação ambiental. Os locais que apresentam menores riscos serão urbanizados com infraestrutura específica e serviços públicos. As estimativas são de que cerca de cinco mil famílias deixem o local e outras 2.500 consolidem a ocupação nas áreas onde é possível a urbanização. Os locais de maiores riscos estão localizados nos trechos das Cotas 100 e 200 e os menores são nos setores 400 e 500.

Nos bairros Cotas há locais onde existe uma grande chance de um escorregamento acontecer

Mapeamento de risco

O IPT atuou nesse projeto realizando um mapeamento de risco, com recursos do Banco Mundial e patrocinado pelo Ministério das Cidades, levando em consideração dois elementos essenciais para se avaliar a análise de risco, como a suscetibilidade das encostas e a vulnerabilidade das edificações para definir quais setores são de baixo, médio, alto e muito alto risco. A experiência do IPT nos bairros Cota mostra que todo ano há ocorrência de algum acidente de escorregamento originado por chuvas nas encostas ocupadas por edificações de baixo padrão em relação à construção, sendo os bairros Cota considerados as principais áreas de risco de escorregamentos da região litorânea de São Paulo.

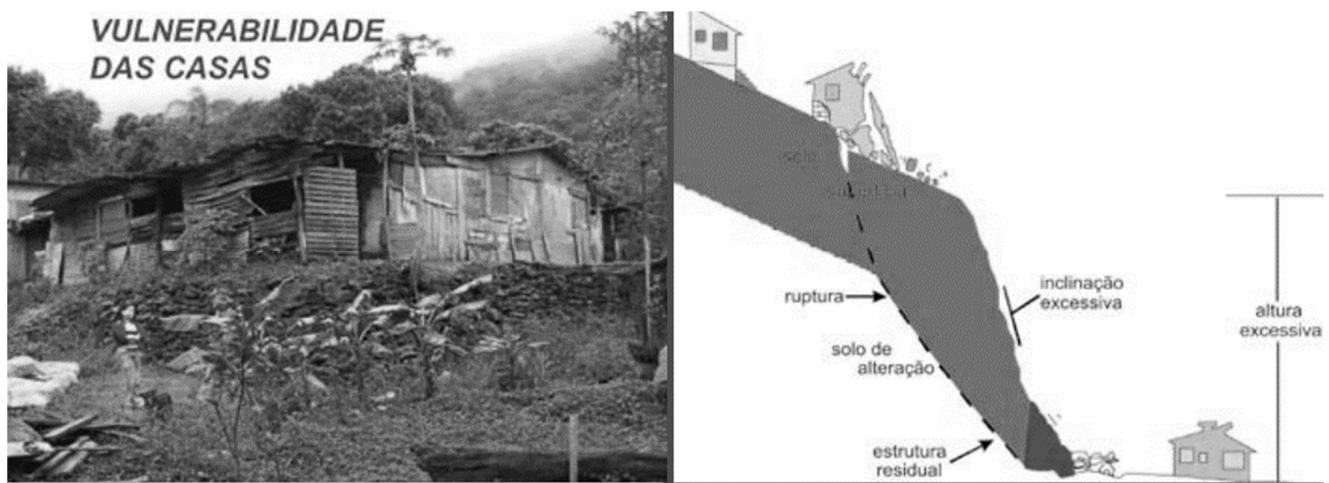
Para a realização do mapeamento foi levado em consideração à fragilidade das encostas e a vulnerabilidade das moradias. Em relação à fragilidade, foram feitas análises que permitem estimar a chance de ocorrer deslizamentos, como a inclinação e altura das encostas naturais e dos taludes escavados, a concentração de água das chuvas, os sinais de movimentação do terreno, tais como trincas, rachaduras e degraus de abatimento nas casas e no terreno e

presença de aterro, lixo e entulho. A análise da condição de ocupação permite também estimar o grau de vulnerabilidade das casas, como a posição nas encostas – topo, meia encosta e base, a distância das moradias em relação aos taludes instáveis, o padrão construtivo das residências e a estimativa de danos para as habitações e seus moradores.

Localização dos Bairros Cota



Risco nas construções



Bolsa do Café

O Prédio hoje abriga o Museu dos Cafés do Brasil, cuja Sala de Pregões conserva o mesmo cadeirado em jacarandá-da-Bahia que acomodava os antigos corretores. O teto abobadado rosa e branco tem no centro uma clarabóia com vitral de Benedicto Calixto, artista responsável pelos painéis que retratam fases da história de Santos. Mármore colorido formam desenhos geométricos no piso. Foram importados da Itália, Espanha e Grécia, assim como o cimento e os ferros trazidos da Inglaterra, os tijolos, as telhas e os pisos cerâmicos da França e os ladrilhos da Alemanha. De estilo eclético, o prédio tem forte inspiração no Renascimento Italiano.

Tal influência foi muito criticada, na época da construção, por artistas que se reuniam em São Paulo, na Semana da Arte Moderna, e condenavam a mania brasileira de copiar a Europa.



Em sua entrada, o átrio circular é formado por oito colunas de granito rosa que se destacam sobre o piso de mármore colorido. Este exibe o nome Bolsa Oficial de Café, em letras de metal, e termina em cúpula. No ângulo oposto, estátuas representando a Indústria, o Comércio, a Lavoura e a Navegação ornam a torre do relógio de 40 m.

Os estivadores

Retirado e adaptado de
<http://www.federacaodosestivadores.org.br>,
<http://www.fsindical.org.br> e
<http://www.appa.pr.gov.br>

O estivador é o trabalhador que organiza as cargas para embarque e desembarque dos navios nos portos. Hoje em dia, grande parte desta atividade está automatizada. Mesmo assim, é considerado um trabalho muito perigoso, insalubre e estressante, já que as condições de trabalho quase sempre não são boas, podendo ocasionar acidentes.



Carregar e descarregar navios exige conhecimento da maquinaria de carga, de mecânica e física, e domínio das técnicas apropriadas para o transporte e acomodação de cargas, além de conhecimentos sobre transporte seguro de matérias perigosas. É normalmente

exigida no acesso à profissão uma boa condição física e disponibilidade para compreender e seguir ordens.

Porto de Santos

Adaptado de www.portodesantos.com.br e www.vivasantos.com.br

Início e Crescimento:

Em seus primórdios, o Porto de Santos, chamava-se na verdade Porto de São Vicente, e situava-se na Ponta da Praia. Com o crescimento do povoado de Enguaguaçu, o porto foi transferido para o Lagamar do Enguaguaçu, em frente ao vilarejo, o que trazia uma série de vantagens, principalmente a facilidade para o acesso da carga.

Naquela época, o porto não passava de um conjunto de trapiches de madeira que atravessavam trechos do mangue, chegando até a beira d'água e possibilitando a atracação de navios de pequeno porte. Naus maiores tinham sérios problemas para atracação e frequentemente encalhavam ao se aproximarem dos trapiches, que iam sendo feitos aleatoriamente, de acordo com a necessidade do momento. O porto e a vila crescem na mesma proporção, em virtude do aumento do comércio com as Vilas de Santo André da Borda do Campo e São Paulo de Piratininga, que se desenvolvem de forma acelerada. O porto cresce às margens do estuário ao redor da ilha, em um terreno lodoso, que aumenta ou diminui conforme as marés. Os trapiches frequentemente são arrastados pelas chuvas mais fortes ou arrasados por enormes troncos que chegam à beira d'água trazidos pelas marés. A pequena Vila cresce em função do crescimento do porto.



O desenvolvimento do interior da Província de São Paulo e a cultura cafeeira acarretam acentuado crescimento da produção agrícola e a necessidade urgente de melhorar as condições para o seu escoamento em direção ao porto. Assim, em 1864 é iniciada a construção da Estrada de Ferro São Paulo Railway, a primeira ligação ferroviária entre o Porto de Santos e o restante da Província e cuja inauguração se dá em 1867. A São Paulo Railway foi de vital importância para o desenvolvimento do porto e da Vila

de Santos.

O maior porto do Hemisfério Sul:

Santos possui hoje o maior porto do hemisfério sul, tanto em movimentação de cargas, quanto em infraestrutura. A "hinterlândia" do Porto de Santos engloba os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, ou seja, uma área que concentra 49,44% do PIB, 48% da Balança Comercial brasileira e 66,5 milhões de habitantes. Os investimentos que estão sendo aplicados no porto, pela iniciativa privada, aliados aos investimentos para a redução do chamado "custo Brasil", garantem a posição de *hub-port* (porto concentrador) para a região sudeste e todo o Cone Sul.

O processo de modernização, iniciado em 1993 e ainda em curso, qualificou 150 empresas operadoras, desestatizando e agilizando a movimentação de cargas.

História e crescimento do porto:



A rampa e o porto do Consulado, defronte à atual Rua frei Gaspar, de grande movimentação no século XVIII. (tela de B. Calixto).



O Porto do Bispo no Valongo, tendo ao fundo a Serra do Mar. Em primeiro plano o mercado das canoas. (tela de B. Calixto).



O Viaduto da Grotá Funda da São Paulo Railway, no trecho da serra do mar, tinha 205 m de comprimento e até 48m de altura (imagem M. Serrat).



Enquanto o porto não se modernizava, mais trapiches eram construídos. Era comum a construção de trapiches nos fundos dos estabelecimentos comerciais, como o Trapiche Brasil acima (foto Setur).



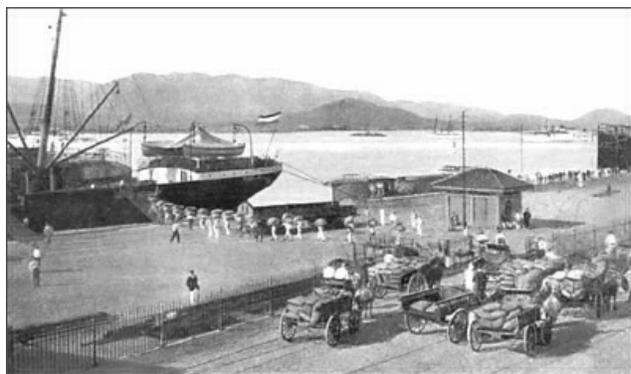
A Banca do Peixe, que ficava na altura da atual Frei Gaspar, e o mercado de canoas por volta de 1885. (tela de B. Calixto).



A construção do primeiro trecho de cais, em 1891. (foto Setur).



O Porto na área do Paquetá em 1892, com canoas atracadas em frente ao Mercado das Casinhas. Quando a ampliação do cais chega na região, a Cia Docas constrói a Bacia do Mercado para a instalação desse comércio (img. M.Serrat).



O porto organizado, por volta de 1900: aumento das exportações e desenvolvimento para o estado. (imagem Poliantéia Santista).



A primeira sede da Cia Docas em pleno cais, cerca de 1910. À sua frente, a barcaça da Cia Santense, que fazia a ligação entre Santos e Bertioga. (img. Poliantéia).



O cais no trecho Valongo-Paquetá, por volta de 1915 (foto Setur).



A Ilha Barnabé, em foto da década de 90 - terminal isolado para graneis líquidos perigosos, como combustíveis e produtos químicos. (foto Codesp).

Monte Serrat



Capela - A construção de uma capela em homenagem a Nossa Senhora, no Morro de São Jerônimo, entre 1598 e 1609, deve-se a D. Francisco de Souza, governador geral do Estado do Brasil e grande devoto da Santíssima Virgem. Segundo suas ordens, a Capela foi entregue aos monges de São Bento, assim que estes se estabeleceram em Santos.

Cassino Elevador - Planejado em 1910, a prefeitura Municipal de Santos deu concessão a Wallace Cockrane Simonsen, em 1912. Após algumas frustrações, finalmente foi iniciada sua construção em 1923, pela Sociedade Elevadores Monte Serrat, dirigida por Alonso Gonzalez, Manoel Vallejo e Irmãos Flores, dando-se sua inauguração em 1927, prestigiada com o comparecimento de todas as autoridades em exercício.

Mirante - Localizado numa altitude de 147m acima do nível do mar, possibilita a vista de toda a cidade de Santos, incluídos bairros, centro comercial e porto, grande parte do município de

Vicente de Carvalho, subdistrito de Guarujá.

Visita ao Monte Serrat:

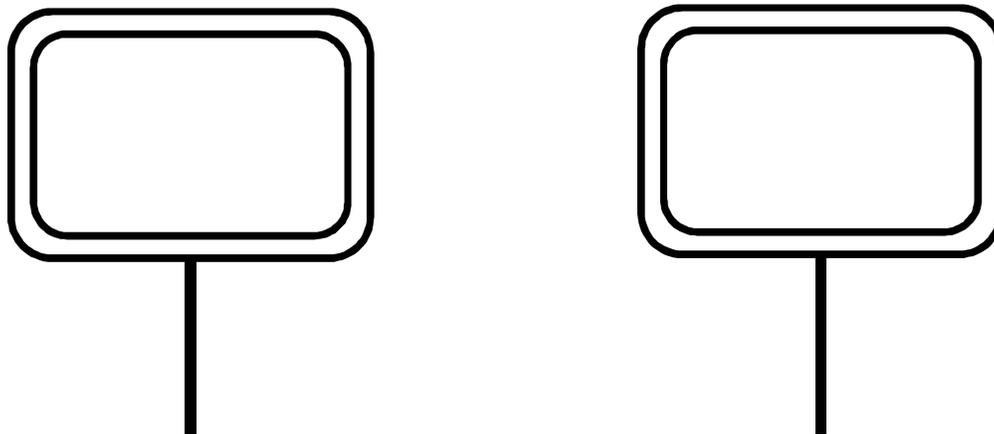


Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos>

ATIVIDADES

1. De olho na Estrada:

Dê o nome e número da rodovia (nas placas). Descreva o seu estado de conservação e o nível de alteração provocada pela ação humana no local. Tire fotografias sobre esses aspectos.



2. Ache no quadro abaixo as palavras em negrito no texto:

Santos é uma das cidades mais **antigas** do Brasil, e, portanto, uma cidade com muita **história** para contar. Quando os **portugueses** chegaram, há mais de 470 anos atrás, era tudo muito diferente do que conhecemos hoje. Assim que chegaram eles começaram a erguer suas casas, suas igrejas, e muitas outras construções comuns em sua terra natal. Por muito tempo a Cidade de Santos se manteve como importante ponto de partida para os **bandeirantes**, que buscavam, principalmente, pedras preciosas e escravos. Depois de muito tempo, por volta de 1850, a cidade de Santos começou a mudar novamente, com o início da vida dos **imigrantes** europeus para o Brasil. Eles chegavam pelo porto e seguiam com destino ao interior do estado de São Paulo, principalmente para trabalhar nas fazendas de café. Foi justamente nessa época que o Brasil começou a se destacar como um grande produtor de **café**, exportando esse produto para ser vendido em muitos outros países do mundo. Com o **crescimento** da cidade os problemas sociais e de saúde também aumentaram. Com isso, a cidade de Santos teve que passar por um importante processo de reestruturação e saneamento. A crescente população deixou de viver apenas nas regiões próximas ao porto, e passou a se concentrar em áreas mais próximas às praias. Hoje em dia o **porto** de Santos é um dos mais importantes do Brasil. Por ele chegam produtos importados de todo o mundo e também saem produtos para serem exportados para o mundo todo. Além disso, observando as paisagens da cidade de Santos, podemos ver muitas **praças e jardins**,

que enfeitam muitos lugares e fazem de Santos uma das cidades com a melhor qualidade de vida do Brasil.

B A C V X M R C Z V C A A J O Q P K W H
F A I A N B E F R R K D S F C M O R S S
Q N N R F L R I E Y D G W R V P R U D C
H P O D Ó É O S T V C N K M P Z T P N X
U B T O E T C C P S V H S D Z R U H A Y
Y G E T Y I S A N O T T A J M H G K Y P
V O N Z M J R I H R R A G G I L U Z X W
N R C E M B D A H C B O I L J E E N Z W
O U N Y D R R B N Q K V T Y C D S R N L
B T E M A E D M L T E B N M H C E W D D
O K X J Q E X U B B E G A Z C J S G I P
G K Q Z F E Y N E P W S K Y F M N X S R
E D H D L A W A E V R A B U F O I M Q A
X S E J M P R A Ç A S O U R K D R K D G
M U U H W K V Q L A L C U K J G R T M P
R Y L I W I L W W T L J Z O P O A G T T
Q A N G U W I Y Q S U B I V H H O O B D
S J F K C S E T N A R G I M I P O R T O
W A D L L V Q R U Q T Z C L P Z Y P E H
A K Q I T B O G D R M G C X S E X I M B

Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos>

3. A quem se atribui a fundação de Santos?

4. Qual é a praça mais importante de Santos e por quê?

5. Na casa da frontaria azulejada, nota-se um tipo de influência. Qual e por quê?

6. A casa do trem bélico e o outeiro de Santa Catarina, que papel desempenhou para a proteção da Vila de Santos?

7. Associe a urbanização, industrialização e o crescimento desordenado da cidade. Verifique a disposição do espaço, as residências, a localização dos comércios, as condições de moradia, se há áreas de ocupações inadequadas.

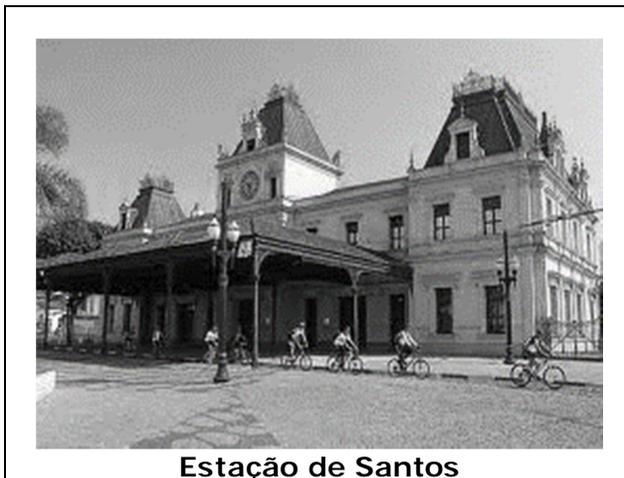
8. Pesquise dados sobre Benedito Calixto e os aspectos históricos por ele retratados.

12. Converse com seus colegas, professores e monitores, e faça uma lista de alguns produtos que o Brasil importa e alguns que ele exporta.

Importação:

Exportação:

13. Vemos abaixo duas estações ferroviárias, a de Santos e a Estação da Luz em São Paulo.



Agora responda:

a) Há semelhanças na arquitetura? Quais?

b) O que as duas estações têm em comum?

14. Observe o prédio da estação de trem. Registre, nas linhas a seguir, as marcas presentes nessa construção que identificam a presença inglesa.

15. Bolsa do Café - Desvendando os símbolos da cidade. Observe a frente da bolsa do café e tente encontrar essas figuras estilizadas na arquitetura da construção.

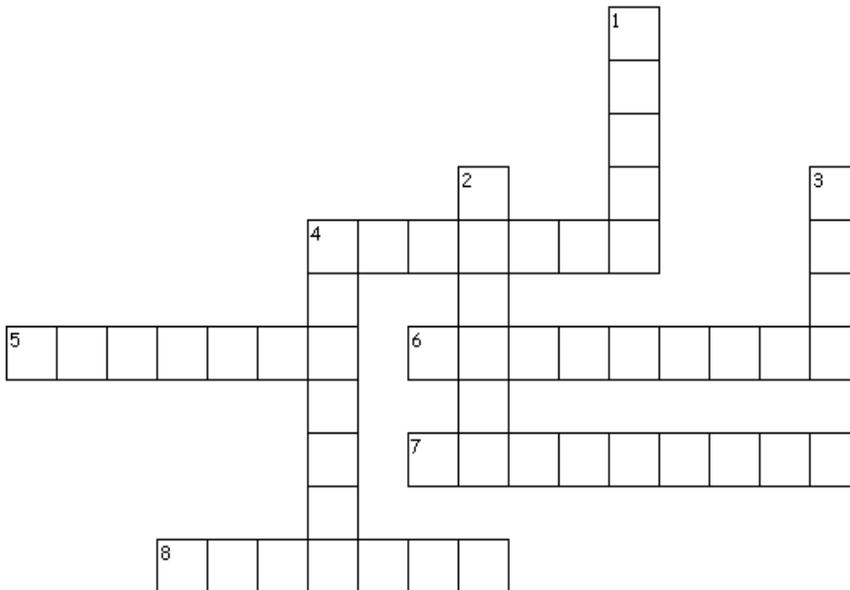


a) Na **Bolsa do Café** podemos observar três obras de Benedito Calixto. Elas representam a cidade de Santos em três momentos diferentes: na sua fundação, em 1822 e em 1922. Compare tais representações e registre as diferenças observadas.

b) Entrando no térreo e na galeria do pregão, observe-os com atenção e registre as atividades que eram realizadas.

16. Qual a importância do porto de Santos para o desenvolvimento do Estado de São Paulo e do Brasil? Explique.

17. Cruzadinha:



HORIZONTAL

- 4. Cidade conhecida pela sua poluição
- 5. Gigantesco reservatório de petróleo e gás natural
- 6. Nome da mata que encobre a Serra do Mar
- 7. Trabalhador que organiza as cargas para embarque e desembarque dos navios nos portos
- 8. Bairro histórico de Santos

VERTICAL

- 1. Através dele enviamos as mercadorias que produzimos e recebemos as que compramos.
- 2. Município da baixada santista muito importante pela sua economia, qualidade de vida, entre outros.
- 3. Bairros...áreas das encostas da serra do mar, definidas pela altura da serra do mar.
- 4. Sobrenome de um importante artista que pintou as paisagens da cidade de Santos.