

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**  
**FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

**HELOISA DOS SANTOS REIS**

**O ESPAÇO PORTUÁRIO DE SÃO SEBASTIÃO NO CONTEXTO DA**  
**GEOGRAFIA PORTUÁRIA BRASILEIRA**

São Paulo

2011

**HELOISA DOS SANTOS REIS**

**O espaço portuário de São Sebastião no contexto da Geografia Portuária  
Brasileira**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana  
Orientadora: Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Rita de Cássia Ariza da Cruz

São Paulo

2011

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE  
TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO,  
PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

### FICHA CATALOGRÁFICA

**Folha de Aprovação****Heloisa dos Santos Reis****O espaço portuário de São Sebastião no contexto da Geografia Portuária brasileira**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

**Aprovado em:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Banca Examinadora**

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

## Dedicatória

*Aos meus pais, Célia e Antônio, e minha vó Maria de Lourdes  
pelo carinho, apoio e paciência durante essa caminhada  
chamada vida.*

## Agradecimentos

Agradeço, primeiramente, a minha orientadora, Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Rita de Cássia Ariza da Cruz, pela dedicação e seriedade com as quais desenvolve seus trabalhos no Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, e cujos resultados são perceptíveis na sua competência como geógrafa e pesquisadora. Pelo seu carinho, paciência e dedicação direcionada a todos seus orientandos, e, em especial pela confiança em mim depositada para a realização deste trabalho.

Aos professores do Departamento de Geografia da USP pelos ensinamentos que acompanham minha formação como geógrafa desde a graduação, momento em que conheci, de fato, essa ciência fascinante.

Aos meus colegas do grupo de pós-graduação pelo apoio intelectual, compartilhamento de angústias, e companheirismo durante este percurso.

À minha mãe Célia, meus irmão Fagner e João Carlos, meu pai Antônio Zacarias, minha Vó Lourdes e a minha sobrinha Sarah, pelo carinho, apoio e compreensão, sem os quais eu não teria chegado até aqui.

A Daniel Morais, (a quem tenho tanto a agradecer) pelo companheirismo capaz de cruzar fronteiras e por todo o apoio nos momentos difíceis.

À Maira Spilack e Daniela Martinez pelo privilégio de uma amizade verdadeira, capaz de suportar os necessários momentos de ausência e distanciamento. Obrigada pelo carinho e compreensão. E a Aparecido José pelo olhar sincero e a ajuda na reta final.

Por fim, também agradeço a todos que contribuíram para a realização deste trabalho através do fornecimento das informações oficiais: funcionários da Cia. Docas de São Sebastião, do OGMO (Órgão Gestor da Mão de Obra Portuária) de São Sebastião, do Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião e a Transpetro, na pessoa do Sr. Nilton Hernandes (setor de Comunicação Institucional/Atendimento e Articulação Regional).

A todos os meus mais sinceros agradecimentos,

Heloisa dos S. Reis  
Setembro/2011

## Resumo

O presente trabalho teve como principal objetivo entender como o espaço portuário de São Sebastião organizou-se ao longo do século XX, destacando sua participação na geografia portuária nacional. No que tange à sua abordagem, o inserimos no ramo denominado “geografia da circulação e dos transportes”, dedicando dentro deste especial atenção à atividade portuária.

Adotamos como premissa fundamental a ideia de que os portos, como objetos técnicos viabilizadores do transporte de mercadorias na interface terra-mar, foram e continuam a ser importantes elementos para o entendimento da organização e produção do espaço, especialmente em sua fachada litorânea, mas também no âmbito da “hinterlândia portuária”.

O ‘espaço portuário’ de São Sebastião, localizado no Litoral Norte do estado de São Paulo, é tratado, nesta dissertação, como a porção do espaço geográfico que abriga o porto público de São Sebastião e o terminal marítimo privativo Almirante Barroso, da Petrobrás (TEBAR), bem como suas respectivas retroáreas. O primeiro centra sua movimentação em graneis sólidos e cargas gerais, enquanto o segundo é especializado em graneis líquidos (óleos e derivados).

O quadro apresentado pela pesquisa, levantado por meio de trabalhos de campo e análise de informações e estatísticas oficiais, bem como de revisão bibliográfica, revelou que, apesar de comporem, juntos, o mesmo espaço portuário, esses distintos objetos técnicos engendram dinâmicas claramente diferentes, visíveis, especialmente, quando nos voltamos para a movimentação de cargas que realizam: o Tebar, ocupando posição de destaque em escala nacional, enquanto o porto público tem uma movimentação de pequeno porte, com significância regional.

Nesse sentido, apesar de constituírem fixos com dinamicidades distintas buscou-se destacar como, juntos, contribuem para o entendimento das relações entre o fragmento espacial de que fazem parte e a totalidade-Brasil, no que concerne à circulação de mercadorias em escala nacional por meio da atividade portuária.

Buscou-se também contribuir para o entendimento de como as transformações que se anunciam para o espaço em questão, decorrentes do Projeto de Ampliação do Porto Público e da posição estratégica do Tebar nas descobertas petrolíferas na Bacia de Santos (Pré-Sal), podem influenciar seu lugar na geografia portuária brasileira, enfatizando a pertinência de uma abordagem geográfica da circulação e dos transportes no território brasileiro.

**Palavras-Chave:** Geografia Portuária Brasileira, Espaço Portuário, São Sebastião/SP, Porto de São Sebastião, TEBAR.

### Abstract

This study aimed to understand how the portuary space of São Sebastião was organized throughout the twentieth century, highlighting its participation in the portuary national geography. In terms of the approach, we place this study in the branch called geography of “movement and transportation”, in which we devote special attention to the port activity.

We adopt as a fundamental premise the idea that ports, as technical objects which make possible freight transport in land-sea interface, have been and continue to be important elements for understanding the organization and production of space, especially in coastal areas, but also in the portuary hinterland.

The portuary space of São Sebastião, located in the northern coast of São Paulo, was here understood as the portion of geographic space that houses the sites of the public port of São Sebastião and the maritime terminal Almirante Barroso of Petrobras (Tebar), as well as their retroarea. The first one concentrates the movement of solid bulk freight and general cargo, while the second one is specialized in liquid bulk freight (oil and derivatives).

The picture presented by the research, raised through field work and analysis of official statistics, as well as bibliographic review revealed that, despite the geographical proximity of these two technical objects, they engender dynamics clearly different, which can be visible, especially, when we turn our attention to the size of the cargo movement that they perform: the Tebar, occupying a prominent position on a national scale, while the public port only performs a movement with regional significance.

In this sense, although composing the same portuary space, these “fixos” have distinct dynamics, we aimed to highlight how, together, they contribute and have contributed over time, for the production and organization of the São Sebastião space, as well as, how they make possible for us to understand the relationship that this portion of the space establish with the totality, specially concerning to the movement of goods on a national scale via maritime activity.

We also tried to contribute to the understanding of how the changes that have been announced for the space in question, due to the public port expansion project and the strategic position of TEBAR in the oil discoveries in the Santos Basin (Pré-Sal), will influence its place in the Brazilian portuary geography, emphasizing the relevance of a geographical approach about transportation in Brazil.

**Key Words:** Brazilian Portuary Geography, Portuary Space, São Sebastião/SP, Port of São Sebastião, TEBAR.

## Lista de Figuras

<b>Figura 1:</b> O impacto geográfico da construção dos canais de Suez e do Panamá.....	06
<b>Figura 2:</b> Distribuição das principais vilas e cidades no Brasil do século XVI e do povoamento.....	30
<b>Figura 3:</b> Distribuição das principais vilas e cidades no Brasil do século XVII e do povoamento.....	31
<b>Figura 4:</b> Ilustração do traçado da ferrovia Central do Brasil.....	33
<b>Figura 5:</b> Caracterização do sistema portuário nacional.....	41
<b>Figura 6:</b> Aumento da capacidade de transporte dos petroleiros da 2ª Guerra Mundial até a década de 70.....	54
<b>Figura 7:</b> Tipologia de sítios portuários.....	76
<b>Figura 8:</b> Visualização do Canal de São Sebastião entre o continente e a Ilhabela a partir de uma imagem de satélite.....	82
<b>Figura 9:</b> Localização dos principais acessos viários no município de São Sebastião.....	86
<b>Figura 10:</b> Renda per capita dos municípios do Litoral Norte.....	90
<b>Figura 11:</b> Imagem de satélite do Porto Público, com a localização das instalações de atracação e armazenamento.....	104
<b>Figura 12:</b> Área ocupada pelo TEBAR, com localização dos respectivos berços de atracação e tanques de armazenamento.....	122
<b>Figura 13:</b> Localização das principais refinarias de petróleo da Petrobrás e suas respectivas capacidades de refino.....	136
<b>Figura 14:</b> Rede de dutos e terminais marítimos do Brasil.....	138
<b>Figura 15:</b> Os cinco maiores portos e terminais privativos em termos de movimentação de carga containerizadas, em 2010.....	164
<b>Figura 16:</b> Distribuição da rede de fixos que compõem o sistema de transporte de óleos e derivados da TRANSPETRO/PETROBRAS.....	180
<b>Figura 17:</b> Possíveis <i>layouts</i> da expansão do porto público, após a execução das obras de aterro e modernização de sua base técnica.....	201
<b>Figura 18:</b> Ilustração da perspectiva de implantação do projeto de ampliação do porto público de São Sebastião.....	202
<b>Figura 19:</b> Esquema representativo dos principais eventos que determinaram a inserção do espaço portuário de São Sebastião nas escalas nacional e regional ao longo dos tempos.....	207

### Lista de Tabelas

<b>Tabela 1:</b> Evolução anual (2005-2009) das movimentações de cargas por tipo de navegação no Brasil.....	49
<b>Tabela 2:</b> Movimentação de soja (em toneladas) nos portos públicos brasileiros, em 2008 e 2009.....	52
<b>Tabela 3:</b> Movimentação de soja (em toneladas) nos terminais privativos brasileiros, em 2008 e 2009.....	52
<b>Tabela 4:</b> Tipologia dos modelos portuários das três gerações (UNCTAD), de acordo com LAXE (2005).....	77
<b>Tabela 5:</b> Evolução da relação entre o total de domicílios e as segundas residências (domicílios particulares de uso ocasional) nos municípios do litoral norte do estado de São Paulo.....	93
<b>Tabela 6:</b> Produtos movimentados no cais público do espaço portuário de São Sebastião (1992 a 2010).....	110
<b>Tabela 7:</b> Períodos de Ocupação no berço 101 na navegação de longo curso e cabotagem, para os meses de janeiro e fevereiro de 2010.....	120
<b>Tabela 8:</b> Profundidade dos berços do Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR.....	121
<b>Tabela 9:</b> Total exportado pela porto de São Sebastião em 1798.....	146
<b>Tabela 10:</b> Produção de Café no Litoral Norte e Região de Lorena (em arrobas).....	148
<b>Tabela 11:</b> Movimentação de embarcações no Canal de São Sebastião.....	152
<b>Tabela 12:</b> Movimentação de Mercadorias no porto de São Sebastião segundo o sentido e tipo dos fluxos.....	153
<b>Tabela 13:</b> Principais mercadorias movimentadas (em toneladas) no Porto Organizado de São Sebastião em 2009.....	156
<b>Tabela 14:</b> Principais mercadorias movimentadas nos portos e terminais privativos do Brasil, por sentido da navegação – 2009.....	157
<b>Tabela 15:</b> Brasil - Movimentação de Contêineres em 2009 (em toneladas).....	165
<b>Tabela 16:</b> Principais terminais marítimos em operação no Brasil no período de 1955 até o final da década de 1960.....	170
<b>Tabela 17:</b> Movimentação de cargas nos terminais privativos da região sudeste do Brasil, em 2010, por tipo de carga (em toneladas).....	174
<b>Tabela 18:</b> Evolução da Movimentação de Navios – Terminal Marítimo.....	188
<b>Tabela 19:</b> Distribuição do Pagamento de <i>Royalties</i> a nível nacional .....	189
<b>Tabela 20:</b> Distribuição do Pagamento de <i>Royalties</i> a nível dos estados da Federação.....	190
<b>Tabela 21:</b> Distribuição do Pagamento de <i>Royalties</i> no Litoral Norte paulista ...	191
<b>Tabela 22:</b> Receitas econômicas do porto de São Sebastião, em 2009, e seus reflexos na arrecadação do município – ISS.....	198

### Lista de Mapas

<b>Mapa 1:</b> Os cinco principais portos e TUPs do Brasil, em 2009 .....	73
<b>Mapa 2:</b> Localização da área de estudo.....	81
<b>Mapa 3:</b> Área do porto organizado de São Sebastião.....	101
<b>Mapa 4:</b> Principais fixos componentes da rede técnica de transporte, armazenamento e refino de petróleo e derivados do Brasil, até 1997.....	179

### Lista de Quadros

<b>Quadro 1:</b> Evolução da legislação portuária brasileira – 1930 – 1980.....	62
<b>Quadro 2:</b> O espaço portuário de São Sebastião – fixos e fluxos: uma síntese....	139
<b>Quadro 3:</b> Distribuição das Refinarias de Petróleo no Brasil, localização e data de fundação.....	178
<b>Quadro 4:</b> Principais terminais marítimos Transpetro.....	184
<b>Quadro 5:</b> Relação dos empregos diretos, gerados pela atividade portuária em São Sebastião/SP.....	197

### Lista de Gráficos

<b>Gráfico 1:</b> Comércio Marítimo Internacional e Exportação de Mercadorias (1955 – 2007).....	36
<b>Gráfico 2:</b> Participação (em %) do Brasil nas Exportações e Importações Mundiais entre 1950 e 2008.....	37
<b>Gráfico 3:</b> Movimentação geral de cargas nos portos organizados e terminais privativos brasileiros entre 2000 e 2010.....	42
<b>Gráfico 4:</b> Movimentação Geral de Cargas nos Portos Brasileiros de acordo com o tipo de instalação portuária (2000 a 2010).....	43
<b>Gráfico 5:</b> Movimentação Geral de Cargas nos Portos Brasileiros de acordo com o tipo da navegação em 2010.....	43
<b>Gráfico 6:</b> Movimentação Geral de Cargas nos Portos Brasileiros de acordo com o tipo de instalação portuária e o sentido da navegação, em 2009.....	44

<b>Gráfico 7:</b> Os dez principais portos e terminais privados do Brasil, segundo a movimentação de cargas, em 2009.....	45
<b>Gráfico 8:</b> Principais produtos movimentados nos portos e TUPs brasileiros em 2009.....	46
<b>Gráfico 9:</b> Distribuição das exportações brasileiras em 2009.....	47
<b>Gráfico 10:</b> Distribuição das importações brasileiras em 2009.....	47
<b>Gráfico 11:</b> Distribuição das cargas movimentadas nos portos e TUPs brasileiros em 2010, de acordo com o sentido da navegação.....	48
<b>Gráfico 12:</b> Participação da Região Sudeste na movimentação de cargas do Brasil, em 2009.....	49
<b>Gráfico 13:</b> Distribuição espacial dos granéis sólidos movimentados nos principais portos e TUPs brasileiros, com a respectiva participação no total nacional, em 2010.....	51
<b>Gráfico 14:</b> Distribuição espacial dos granéis líquidos movimentados nos principais portos e TUPs brasileiros, com a respectiva participação no total nacional, em 2010.....	53
<b>Gráfico 15:</b> Percentual de participação dos modais no transporte de petróleo e derivados no Brasil (1995 e 2000) e EUA (1995).....	55
<b>Gráfico 16:</b> Movimentação de granéis líquidos nos principais TUPs brasileiros, de acordo com o tipo e sentido da navegação, em 2010.....	56
<b>Gráfico 17:</b> Distribuição espacial da carga geral movimentada nos principais portos e TUPs brasileiros, com a respectiva participação no total nacional, em 2010.....	57
<b>Gráfico 18:</b> Principais gargalos dos portos brasileiros e respectivos valores necessários para investimento.....	69
<b>Gráfico 19:</b> Gargalos “acesso terrestre”.....	69
<b>Gráfico 20:</b> Recursos necessários para adequação dos portos brasileiros, por tipo de obra.....	70
<b>Gráfico 21:</b> Gargalos identificados <i>versus</i> investimentos do PAC.....	71
<b>Gráfico 22:</b> PIB per capita dos municípios do Litoral Norte (em R\$), em 2009.....	90
<b>Gráfico 23:</b> Composição do PIB dos municípios do Litoral Norte - SP (mil reais).....	91
<b>Gráfico 24:</b> Evolução da Movimentação de Cargas no porto público de São Sebastião (em toneladas).....	108
<b>Gráfico 25:</b> Movimentação de Barrilha e Sulfato de sódio no cais público.....	112
<b>Gráfico 26:</b> Evolução das exportações de veículos no porto público de São Sebastião (1992-2020).....	113
<b>Gráfico 27:</b> Movimentação de Malte e Cevada no cais público.....	114
<b>Gráfico 28:</b> Evolução da movimentação do transporte de equipamentos no porto público (1992 - 2010).....	115
<b>Gráfico 29:</b> Evolução do transporte de animais vivos no porto público de São	

Sebastião (1992 - 2010).....	116
<b>Gráfico 30:</b> Evolução da movimentação de importação de <i>bags</i> químicos.....	118
<b>Gráfico 31:</b> Evolução da movimentação de produtos siderúrgicos.....	118
<b>Gráfico 32:</b> Evolução da movimentação de contêineres no porto público de São Sebastião (1992 - 2010).....	118
<b>Gráfico 33:</b> Movimentação de granéis líquidos nos três principais terminais brasileiros, para este tipo de carga.....	134
<b>Gráfico 34:</b> Movimentação de granéis líquidos no TEBAR, de acordo com o tipo de navegação e sentido, em 2010.....	134
<b>Gráfico 35:</b> Tipos de granéis líquidos movimentados pelo TEBAR entre 2006 e 2010.....	135
<b>Gráfico 36:</b> Principais portos movimentadores de Produtos Químicos Inorgânicos no Brasil em 2009.....	159
<b>Gráfico 37:</b> Principais portos movimentadores de Malte e Cevada no Brasil em 2009.....	160
<b>Gráfico 38:</b> Principais portos movimentadores de produtos siderúrgicos no Brasil em 2009.....	161
<b>Gráfico 39:</b> Principais portos movimentadores de máquinas, aparelhos e materiais elétricos no Brasil, em 2009.....	163
<b>Gráfico 40:</b> Movimentação dos principais terminais privativos da Região Sudeste, em 2010.....	175
<b>Gráfico 41:</b> Principais terminais privativos do país em termos de volume de carga, em 2010, com a distribuição dos fluxos de acordo com o tipo de navegação.....	181
<b>Gráfico 42:</b> Principais terminais privativos do país em termos de volume de carga, em 2010, com a distribuição dos fluxos de acordo com o sentido da navegação.....	182
<b>Gráfico 43:</b> Participação do petróleo bruto na movimentação total pelo TEBAR, entre 2006 e 2010. ....	183
<b>Gráfico 44:</b> Participação dos derivados de petróleo na movimentação do TEBAR, 2009.....	183
<b>Gráfico 45:</b> O sete principais terminais da TRANSPETRO/PETROBRÁS, e sua respectiva participação no total nacional das movimentações de graneis líquidos..	186
<b>Gráfico 46:</b> Distribuição do Pagamento de <i>Royalties</i> em relação aos principais municípios que sediam terminais da Transpetro.....	191
<b>Gráfico 47:</b> Movimentação de mercadorias (em toneladas) nos 10 principais espaços portuários brasileiros, em 2010.....	195

### Lista de Fotos

<b>Foto 1:</b> Meios de acesso – trecho urbano da SP 055 em São Sebastião.....	87
<b>Foto 2:</b> Meios de acesso – Rodovia dos Tamoios.....	87
<b>Foto 3:</b> Meios de acesso – Rua de Acesso ao porto público de São Sebastião.....	87
<b>Foto 4:</b> Meios de acesso – Trecho de serra na chegada/saída de Caraguatatuba....	87
<b>Foto 5:</b> Vista parcial do sítio urbano de São Sebastião.....	92
<b>Foto 6:</b> Vista parcial do sítio urbano de São Sebastião.....	92
<b>Foto 7:</b> Píer construído em frente ao sítio urbano de São Sebastião na década de 30.....	97
<b>Foto 8:</b> Armazéns alfandegados – porto público de São Sebastião.....	105
<b>Foto 9:</b> Armazéns na retroárea.....	105
<b>Foto 10:</b> Pátios alfandegados.....	106
<b>Foto 11:</b> Pátios não utilizados.....	106
<b>Foto 12:</b> Imagem aérea da CNAGA.....	107
<b>Foto 13:</b> Entrada para os armazéns da CNAGA em São Sebastião.....	107
<b>Foto 14:</b> Tubos do Projeto Mexilhão no cais público do espaço portuário de São Sebastião.....	109
<b>Foto 15:</b> Movimentação de Barrilha no porto público de São Sebastião.....	112
<b>Foto 16:</b> Pátios alfandegados para o recebimento de veículos.....	113
<b>Foto 17:</b> Silos da empresa Malteria do Vale – área arrendada.....	114
<b>Foto 18:</b> Embarque de animais da raça girolando no porto público de São Sebastião.....	117
<b>Foto 19 e 20:</b> Aspectos do cais do porto público.....	119
<b>Foto 21:</b> Vista parcial da Refinaria de Cubatão.....	126
<b>Foto 22:</b> Vista parcial da Refinaria de Cubatão.....	126
<b>Fotos 23 e 24:</b> Imagens do início da construção do TEBAR na década de 60.....	132
<b>Fotos 25 e 26:</b> O TEBAR hoje.....	133
<b>Foto 27:</b> Vista panorâmica do Terminal Marítimo Almirante Barroso.....	140
<b>Foto 28:</b> Obras das obras de instalação do oleoduto da Petrobrás (TEBAR), em 1968.....	172
<b>Foto 29:</b> Aspectos do espaço portuário de São Sebastião (década de 60).....	193
<b>Foto 30:</b> Aspectos do espaço portuário de São Sebastião (anos 2000).....	193

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>01</b>
<b>1. GÊNESE E PRODUÇÃO DA GEOGRAFIA PORTUÁRIA BRASILEIRA.....</b>	<b>19</b>
<b>1.1 Os portos no processo de formação do território brasileiro.....</b>	<b>20</b>
<b>1.2 Rumo ao presente: o sistema portuário brasileiro dos séculos XIX ao XXI.....</b>	<b>32</b>
<b>1.3 O sistema portuário brasileiro na atualidade: da base técnica aos fluxos.....</b>	<b>38</b>
1.3.1 A movimentação de granéis sólidos.....	50
1.3.2 A movimentação de granéis líquidos.....	53
1.3.3 A movimentação de carga geral.....	56
<b>1.4 O sistema portuário brasileiro e a evolução de sua base normativa.....</b>	<b>61</b>
<b>1.5 As principais demandas do sistema portuário brasileiro na atualidade...</b>	<b>68</b>
<b>2. O ESPAÇO PORTUÁRIO DE SÃO SEBASTIÃO.....</b>	<b>74</b>
2.1 Localização da área de estudo e caracterização geográfica.....	78
2.2 Meios de circulação e rede de transportes.....	84
2.3 As Bases sociais e econômicas do município de São Sebastião.....	89
2.4 O espaço portuário de São Sebastião: fixos e fluxos.....	94
2.4.1 O porto público de São Sebastião.....	94
2.4.2 O Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR.....	121
<b>3. O ESPAÇO PORTUÁRIO DE SÃO SEBASTIÃO NO CONTEXTO DA GEOGRAFIA PORTUÁRIA NACIONAL.....</b>	<b>141</b>
3.1 Da situação do porto público de São Sebastião e de sua hinterlândia.....	143
3.2 Da situação do TEBAR e de sua hinterlândia.....	168
3.3. Do espaço portuário enquanto totalidade e de suas perspectivas futuras.....	194
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>205</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>210</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>217</b>

# Introdução

## INTRODUÇÃO

---

O estudo investigatório do qual este trabalho é resultado teve como objetivo maior analisar o lugar do espaço portuário de São Sebastião, cuja definição será apresentada mais a frente, no contexto da geografia portuária brasileira. Dito em termos mais precisos: buscamos entender como o espaço portuário em questão organizou-se, principalmente, ao longo do século XX, destacando sua participação nos fluxos portuários nacionais ao longo do tempo.

Inserindo-se no vasto domínio da Ciência Geográfica, especificamente no seu ramo denominado Geografia da Circulação e dos Transportes, e, dentro deste, dedicando especial atenção à atividade portuária, adotamos como premissa para fundamentar nosso debate a ideia, ou melhor dizer, o fato, de que os portos, como objetos técnicos responsáveis por viabilizar o transporte de mercadorias e pessoas por rios e pelo o mar, foram ao longo da história - e continuam a ser - um importante elemento para o entendimento da organização e produção do espaço geográfico, especialmente em sua faixa litorânea, mas também no âmbito da chamada “hinterlândia portuária”.

Neste sentido, o estudo de um porto nos remete à tentativa de entendimento de uma dinâmica que não se restringe ao sítio no qual ele está assentado. Pelo contrário, como elos da cadeia de circulação referente ao transporte aquaviário, especialmente marítimo, aproximando os espaços de produção e consumo, os portos qualificam-se como objeto de interesses de diversos agentes, demonstrando assim, seu lugar altamente estratégico em um mundo onde a Globalização impera como um verdadeiro paradigma.

Muito mais que simples estruturas que servem aos imperativos da circulação no território e entre territórios, vistos por muitos como a chave para o desenvolvimento econômico dos povos (MMA & TSC BRASIL, 2006), os portos contribuem também para a transformação do espaço, visto que demandam uma série

de infraestruturas que viabilizem o seu funcionamento e, por conseguinte, a rede de fluxos que se estabelece nas mais diversas escalas; o que, ademais, é visível ao longo da história da humanidade. Como diz Magalhães,

é preciso lembrar que o navio antecedeu o veículo ferroviário e rodoviário; ele possibilitou sempre uma ligação fácil entre as cidades marítimas, fluviais ou lacustres, principalmente nos períodos históricos nos quais as comunicações internas contavam com grandes empecilhos (1969; p. 41).

Desde o seu surgimento, os portos, como objetos indispensáveis à navegação, sempre desempenharam uma função importante na história da humanidade, possibilitando, dentre outras coisas, a expansão do ecúmeno a partir da conquista de novas terras, bem como o alargamento do comércio. Muitos são os exemplos, contudo talvez o mais emblemático seja o das Grandes Navegações, período no qual desencadeou-se uma verdadeira revolução, tanto no que se refere às relações econômicas mundiais, quanto à maneira como as pessoas passaram a ver o “mundo novo” que lhes era apresentado. Podemos citar, também, o fato de muitas das grandes cidades mundiais, ou mesmo das maiores cidades brasileiras, haverem se desenvolvido e evoluído a partir dos primitivos espaços portuários em que se inseriam.

No decorrer da história do desenvolvimento desses objetos técnicos, cuja origem, nos diz Célérier (1962), “se perde na noite dos tempos”, eles sofreram significativas mudanças, tanto em sua estrutura física quanto funcional, com o objetivo de responder aos imperativos que, em cada momento histórico, lhes eram impostos, bem como ao consequente desenvolvimento técnico que se seguia. Neste sentido, se no início eram totalmente dependentes de sítios e condições geográficas favoráveis, em tempos mais recentes passaram também a exigir uma série de estruturas que agilizassem o transporte entre a terra e o mar, tanto de pessoas como de mercadorias. No que diz respeito a suas funções, não foi diferente, ou seja, elas também acompanharam tais mudanças.

Na Antiguidade Clássica, os portos às margens do Mediterrâneo dedicavam-se principalmente às trocas. Remonta a esta época o início da utilização das rotas que ligavam a Bacia do Mediterrâneo à Índia, aproveitando-se principalmente dos ventos das monções. O principal trajeto envolvia a chegada de embarcações com mercadorias

até a cidade de Berenice (Egito), às margens do Mar Vermelho, de onde se seguia por terra até o rio Nilo (com destino à cidade de Alexandria), para então serem comercializadas por todo o Império Romano. Com o surgimento, no século IX, das rotas marítimas controladas pelos comerciantes árabes, os caminhos terrestres (as chamadas “caravanas”) perderiam sua hegemonia. O principal motivo residia no fato de os percursos por caravanas terem sido substituídos por percursos de navios, os quais eram capazes de transportar quantidades e volumes muito maiores de mercadorias (Rodrigue & Slack, 2006).

Seguindo-se pela Idade Média, os portos atendiam a demandas como proteção militar e combate à pirataria. No entanto, o comércio também fez-se presente neste período, especialmente por meio da atuação dos venezianos, os quais controlavam o comércio do Mediterrâneo junto aos mais importantes centros comerciais da época (Constantinopla, Alexandria e Antioquia). Como dominavam os avanços no campo do transporte marítimo, naquele período (representados pelo aumento da velocidade e capacidade dos navios, e a conseqüente diminuição no preço do transporte de mercadorias a partir do século XV), eles conseguiram derrubar o controle árabe de importantes rotas comerciais, impondo, então, o seu controle<sup>1</sup>.

Com a queda de Constantinopla, em 1453, os europeus foram forçados a encontrar rotas marítimas alternativas para o comércio com a Ásia. É neste contexto que surgiriam as Grandes Navegações e, com elas importantes acontecimentos: chegada dos europeus ao continente americano (Cristóvão Colombo, 1492) e a descoberta de uma nova rota para as Índias através do Cabo da Boa Esperança (Vasco da Gama, 1497). Nas palavras de Rodrigue & Slack, “estes eventos foram rapidamente seguidos por uma onda europeia de exploração e colonização, iniciada por Espanha e Portugal (as potências de vanguarda) e depois pela Grã-Bretanha, França e Países Baixos” (2006; p. 17). As novas rotas priorizavam os portos marítimos, como o de Lisboa, e o crescente avanço do conhecimento europeu e melhorias nas técnicas de navegação, bem como nos navios, foram determinantes para que as principais potências europeias da época pudessem controlar o comércio internacional e efetivar o domínio colonial.

---

<sup>1</sup> Fonte: <http://people.hofstra.edu/geotrans/> (Transport Geography on the web), acesso em dez/2010.

Não precisamos ir muito longe para verificar a importância das navegações e dos portos na configuração do espaço. A história da formação sócio-espacial brasileira é exemplificadora deste fato, visto que também somos o resultado do projeto ultramarino português dos séculos XV e XVI. Nossas áreas litorâneas foram os centros dispersores do processo de povoamento e colonização, a partir do estabelecimento de núcleos urbanos em sua faixa, especialmente quando associadas a sítios portuários favoráveis (Silva, 1975; Moraes, 2000). Também eram vistas por muitos, como áreas que proporcionaram a entrada dos interesses econômicos dos colonizadores, e em contrapartida, a saída das riquezas que impulsionaram os diferentes ciclos econômicos que aqui se desenvolveram (pau-brasil, ouro, açúcar, café e etc.).

Isto nos leva a concluir que os portos possuem um papel histórico relevante na conformação do espaço brasileiro, tal como o conhecemos hoje. Nas palavras de Magalhães (1969), “no caso de um país colonizado a partir do litoral como o Brasil”, a navegação “possibilitou o reconhecimento da costa e a escolha de numerosos sítios urbanos e portuários. Nesta fase, quando não se conhecia o interior das terras, a posição do porto oferecia meios para facilitar a ocupação militar do litoral, sua posse econômica e sua vigilância” (p. 41).

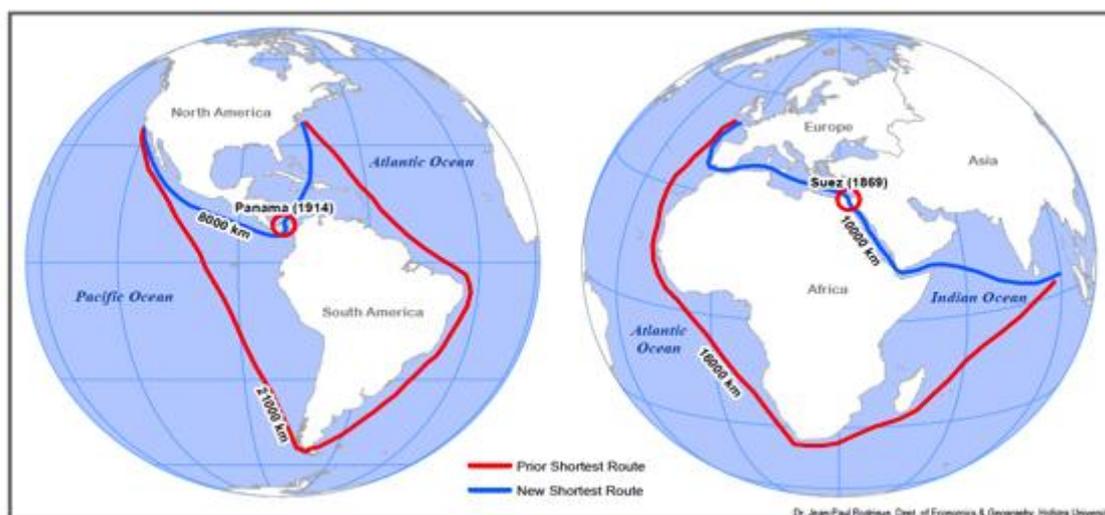
É a partir do século XIX, que veremos os portos inserirem-se de maneira mais incisiva no jogo das trocas comerciais, o que depois tornar-se-ia o cerne da atividade portuária contemporânea. É neste período, especialmente a partir da Revolução Industrial, que os meios de transportes em geral, e o transporte marítimo em específico, terão seus avanços mais significativos<sup>2</sup>. A invenção da máquina a vapor marcaria este período e tornar-se-ia a força motriz dos navios de então, possibilitando aos mesmos um grande aumento em suas velocidades de deslocamento. No começo do século XIX estabelecer-se-iam as primeiras rotas de navios regulares, ligando os principais portos do mundo, especialmente no Atlântico Norte. Outro importante

---

<sup>2</sup> A título de comparação com os padrões contemporâneos de velocidade e quantidade de carga transportada, colocam Rodrigue & Slack (2006): “antes da Revolução Industrial, a quantidade de mercadorias transportadas entre as nações era insignificante quando em comparação com os padrões atuais. Por exemplo, durante a Idade Média, as importações francesas através da passagem de Saint-Gothard (entre a Itália e a Suíça), não encheriam um trem de carga. O montante total das mercadorias transportadas pela frota veneziana, que dominou o comércio do Mediterrâneo por séculos, não seria o suficiente para um navio cargueiro moderno. Durante o Mercantilismo houve apenas uma melhora na capacidade de transporte (volume de carga) dos navios, mas não em sua velocidade” (p. 18). Apesar disso, os autores não deixam de ressaltar que o transporte marítimo e fluvial foram os modos dominantes na era pré-industrial.

avanço deu-se no campo da cartografia, visto que neste período começaram a ser produzidas cartas mais precisas para a navegação, com maior detalhamento das correntes marítimas e padrões de circulação dos ventos. Ademais novos materiais, como o aço<sup>3</sup>, começaram a ser utilizados para a construção dos navios, proporcionando um aumento no tamanho das embarcações (Rodrigue & Slack, 2006; p.20).

Contudo, as inovações não pararam por aí. A partir da segunda metade do século XIX, com o desenvolvimento dos motores à combustão e a consequente utilização do petróleo em substituição ao carvão como matriz energética, a navegação marítima conhece nova fase de expansão, representada principalmente pela redução no consumo de energia (a partir da já citada substituição do carvão), bem como o aumento da capacidade e da velocidade dos navios, culminando na redução dos tempos de deslocamento. Outro aspecto importante para o melhoramento da circulação marítima global neste período foi a construção do Canal de Suez (1859-1869) e do Canal do Panamá (1880-1914), contribuindo para a consequente diminuição das distâncias intercontinentais (figura 1).



**Figura 1:** O impacto geográfico da construção dos canais de Suez e do Panamá sobre as rotas marítimas. Fonte: [http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/img/Map\\_Panama-Suez%20Shortcuts.pdf](http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/img/Map_Panama-Suez%20Shortcuts.pdf) – acesso em jan/2011).

O motor a combustão interna e a linha de montagem, impulsores do desenvolvimento na era fordista, também desempenharam um importante papel para o

<sup>3</sup> A utilização do aço para o desenvolvimento das embarcações, em substituição ao ferro e a madeira, possibilitou o ganho de 15% na capacidade de transporte dos navios, e estes tornaram-se entre 30 a 40% mais leves (Rodrigue & Slack, 2006; p.20).

avanço da indústria dos transportes. A popularização da produção de veículos acarretou um aumento na demanda por derivados do petróleo e matérias-primas. As consequências para a indústria do transporte marítimo traduziram-se na necessidade do aumento da capacidade dos navios, de maneira a transportar grandes quantidades de cargas (minerais e grãos), por longas distâncias e a um baixo custo.

O caso dos navios-tanque é um exemplo elucidativo do acima exposto, dado que, após a Segunda Guerra, com o surgimento da demanda global por óleos e derivados, o transporte marítimo foi chamado a resolver o problema do transporte de grandes quantidades desses produtos a baixos preços. As rotas marítimas expandiram-se de maneira a incluir os petroleiros que zarpavam da principal região produtora (Oriente Médio). As longas distâncias a serem percorridas na cadeia comercial do petróleo acabaram por impulsionar a construção de navios cada vez maiores, o que é característica do setor até hoje<sup>4</sup>.

Contudo, talvez a inovação mais importante do transporte marítimo atual, e com consequências expressivas na organização dos espaços portuários de todo o mundo, tenha sido o surgimento dos chamados *contêineres*, estruturas que revolucionaram o transporte e o manuseio das cargas, especialmente as chamadas cargas gerais<sup>5</sup>, bem como atuaram como um elemento impulsionador da intermodalidade, reduzindo enormemente os custos de transbordo e os atrasos<sup>6</sup> neste procedimento. Foram introduzidos pelo empresário americano, *Malcolm McLean*, primeiramente no transporte terrestre e, a partir de 1956, no transporte marítimo em uma viagem entre Nova Iorque e Houston. Nove anos depois, em 1965, a *Sea-Land Company*, empresa

---

<sup>4</sup> Os petroleiros aumentaram consideravelmente o seu tamanho e capacidade de transporte desde a Segunda Guerra Mundial. Nessa época um petroleiro típico possuía uma capacidade de 16.500 DWT (*DeadWeight Tonnage*). Na década de 1970 começaram a ser construídos os petroleiros chamados ULCCs (Ultra Large Crude Carriers) com capacidade para o transporte de até 500.000 DWT. Fonte: [http://en.wikipedia.org/wiki/Oil\\_tanker](http://en.wikipedia.org/wiki/Oil_tanker) (acesso em jan/2011).

<sup>5</sup> “Denomina-se carga geral aos volumes acondicionados em sacos, fardos, caixas, cartões, engradados, amarrados, tambores, etc., ou ainda volumes sem embalagens, como veículos, maquinários industriais ou blocos de pedra. A carga geral (carga heterogênea solta ou fracionada) pode ainda ser sub-classificada em cargas especiais, contêineres e granéis. Carga geral é, portanto, toda mercadoria de uma maneira geral pode ser embalada, mas que pode vir também sem embalagem, ou seja, solta dependendo do estágio industrial em que se encontra, mas que necessita de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria com embalagem (*packed*), citamos amarrado/atado (*wirebound*), bobina/rolo (*bobbin*), caixote aramado (*wirebound box*). Como exemplo de mercadoria que não necessita de embalagem citam-se animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferro”. (Fonte: <http://www.portogente.com.br/portopedia/texto.php?cod=171>, acesso em jan/2011).

<sup>6</sup> É sabido que o transbordo da carga containerizada é mais rápido do que o seu equivalente em granel sólido, por exemplo.

fundada pelo referido empresário, estabeleceria a primeira rota marítima regular de contêineres no Atlântico Norte, entre a América do Norte e a Europa.

O potencial demonstrado pelos contêineres, especialmente no comércio marítimo mundial, fez com que em 1960, a Autoridade Portuária de Nova Iorque/Nova Jersey, construísse o primeiro terminal especializado em carga containerizada, o chamado “*Port Elizabeth Marine Terminal*”, antecipando o que atualmente é pré-requisito incontestável para qualquer grande porto. No que diz respeito às embarcações é interessante destacar que apesar da necessidade de expansão da capacidade de carga (tal como aconteceu com os navios-tanques), os navios que transportavam contêineres, tiveram seu tamanho limitado por cerca de 20 anos pelas características do Canal do Panamá. A partir de 1988, surgiram os primeiros navios *pós-Panamax*, maiores que os anteriores e, portanto, melhor adaptados à carga containerizada (em crescente expansão), contribuindo também para o desenvolvimento e fortalecimento das economias de escala neste setor do transporte marítimo<sup>7</sup>.

Nesse contexto, com mais de 7 mil quilômetros de litoral e devido a seu lugar cada vez mais significativo no jogo das trocas comerciais internacionais, com a ressalva de estarmos falando principalmente da exportação de produtos não manufaturados, o Brasil insere-se em um espaço propício ao desenvolvimento deste tipo de infraestrutura de transporte. Segundo Faria, (1998), a “inexistência de fronteiras terrestres entre o Brasil e os seus principais parceiros comerciais, bem como a inadequação do modo aeroviário para o transporte de cargas em grande escala determinam uma relação de forte dependência entre o comércio exterior e o sistema portuário nacional” (p. 33).

Cabe ressaltar, no entanto, que a importância inicial dos portos para a ocupação do território brasileiro deu lugar, nos períodos mais recentes, à predominância do transporte rodoviário, especialmente no que diz respeito ao transporte interno. Diferentemente de outros países, como EUA, Canadá ou mesmo do continente europeu, as condições hidro-geográficas do Brasil, somadas às políticas governamentais que priorizaram o transporte rodoviário como motor do projeto de integração nacional, determinaram uma interligação entre o porto e a sua hinterlândia de base

---

<sup>7</sup> O aumento da demanda pelo transporte de maiores quantidades de mercadorias, de modo a atender as economias de escala, tornou necessária a construção de navios maiores, e os ganhos de escala serviram para minimizar o problema de se ter que trafegar por rotas alternativas, geralmente mais longas, já que o Canal do Panamá não é adaptado para a circulação desses grandes navios.

fundamentalmente terrestre, principalmente rodoviária, e em alguns poucos casos, ferroviária<sup>8</sup> (Magalhães, 1969).

A primeira acabou por monopolizar o transporte de pessoas e mercadorias no interior do território brasileiro, visto que, mesmo as poucas experiências de transporte hidroviário no Brasil, servem aos imperativos do comércio exterior (transporte de grãos sólidos como a soja, minérios e etc). Do mesmo modo, como já assinalado, o transporte marítimo no Brasil, tem por função essencial a realização das trocas comerciais em escala mundial, proporcionando, devido aos baixos custos no transporte de mercadorias, uma inserção mais competitiva destas no mercado internacional, e por outro lado, também possibilitam a realização do espaço nacional como mercado consumidor de produtos originados de outras regiões do planeta.

Apesar da importância, seja ela histórica ou mesmo atual, do fenômeno portuário, bem como da sua nítida relação com a produção e a organização do espaço, não existiu uma linearidade nos estudos geográficos brasileiros acerca desta temática. Estes foram mais comuns nas décadas de 1960 e 1970, sob a influência da Geografia Francesa das décadas de 1950 e 1960, tendo, contudo, diminuído sensivelmente após este período. Os trabalhos de José César Magalhães (1964<sup>9</sup> e 1969<sup>10</sup>), de José Ribeiro de Araújo Filho (1969<sup>11</sup> e 1974<sup>12</sup>) e Antônio Rocha Penteado (1973<sup>13</sup>) são representativos da afirmação anterior.

De maneira geral, estes trabalhos buscaram caracterizar as funções econômicas dos respectivos portos analisados, situando-os de acordo com o seu dinamismo e situação na escala regional (internacional) e nacional, ou seja, o mesmo que ousamos fazer agora em relação ao espaço portuário de São Sebastião. Neste sentido, fornecem um minucioso quadro descritivo da evolução espacial dos respectivos sítios portuários, do estado da sua infraestrutura de funcionamento e de acesso, e, por conseguinte, dos

---

<sup>8</sup> Nas palavras de (Magalhães, 1969): “a conformação de nosso litoral, sem grandes reentrâncias, e logo contornado por imenso planalto, dá a navegação um caráter periférico, sem possibilidades de permitir a penetração de navios pelo interior, como acontece nos Estados Unidos da América e no Canadá, através dos Grandes Lagos, e na Europa com rios facilmente navegáveis” (p. 42).

<sup>9</sup> “*O Porto de Paranaguá*” – Revista Brasileira de Geografia, ano XXVI, nº 1, CNG, Rio de Janeiro (1964).

<sup>10</sup> “*Estudo geográfico dos portos e suas hinterlândias*” - Revista Brasileira de Geografia, ano 31, nº 2, Rio de Janeiro (1969).

<sup>11</sup> “*Santos, o porto do café*” – Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

<sup>12</sup> “*O Porto de Vitória*” – São Paulo, 1974.

<sup>13</sup> “*O sistema portuário de Belém*” – Belém, 1973.

seus principais “nós” de estrangulamento. Os autores caracterizaram também as áreas de influência (hinterlândias), bem como a sua relação com a cidade na qual estavam inseridos, pincelando, por vezes, uma embrionária menção à relação porto-cidade.

Em se tratando da tentativa de esboçar os principais elementos do estudo geográfico de um porto, bem como dos procedimentos metodológicos necessários para a concretização de tal objetivo, destacamos dentre os trabalhos citados, o artigo de Magalhães (1969). Nele, o geógrafo preocupou-se em definir o campo de abrangência de um estudo geográfico da temática portuária, que segundo o mesmo “se enquadra perfeitamente num trabalho de circulação terrestre” (p. 40), e das definições dos conceitos de hinterlândia (ferroviária, rodoviária e fluvial), posição, sítio, das funções portuárias e da relação entre o porto e a cidade que o abriga.

Apesar do aparente pequeno interesse dos geógrafos brasileiros para com os assuntos relativos à temática portuária – o que pode também ser explicado, em parte, pela predominância do modal rodoviário como matriz de transportes no Brasil – observa-se, a partir da década de 90, um novo “fôlego”, com a retomada do interesse pelo assunto, especialmente após a promulgação da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, cuja importância como marco normativo para a regulação, com um viés modernizador do setor é expressiva. Esta mudança normativa (que buscou no seu cerne substituir a regulação estatal do setor, considerada como “monopólio” e um empecilho face aos interesses do mercado e dos agentes globais) apenas faz sentido quando a consideramos no contexto da Globalização da Economia e do aumento da importância das exportações para a economia brasileira, nos quais a inserção mais competitiva no mercado mundial é colocada como uma questão de sobrevivência, especialmente para as economias emergentes.

Desta nova fase de estudos portuários feitos por geógrafos podemos citar os trabalhos de Sônia M. Teixeira Moreira, sobre o Porto de Itajaí (1995) e os trabalhos de Márcia F. Rosa Neu sobre o Porto de Imbituba (2003) e sobre o sistema portuário do sul do Brasil (2009). No Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro há, também, um grupo de pesquisadores dedicados à realização de estudos de Geografia Portuária, o que se pode notar a partir de livros como “Cidades e Portos: os espaços da globalização” (1999) e “A cidade estratégica” (2001). O primeiro reúne

artigos que tratam do fenômeno portuário e de experiências internacionais de gestão; o segundo traz uma coletânea de textos que visaram debater novas possibilidades para o Porto de Sepetiba.

Nas linhas anteriores esboçamos um quadro que destaca a importância dos portos, e, por conseguinte, da atividade portuária no espaço geográfico mundial. Contudo, o que viria a ser este espaço e por que exatamente engendrar uma análise do mesmo tendo como referência a atividade portuária? Ademais, por que qualificá-lo como espaço portuário no estudo de caso em questão? Tentaremos, agora, elucidar estas questões.

Apesar de a história do desenvolvimento da Geografia como disciplina ser marcada por uma indefinição quanto ao seu campo de atuação<sup>14</sup>, sempre lhe foi atribuída uma certa pretensão de abarcar (seja descrevendo ou explicando) a diversidade de imbricações que coexistem na realidade. No entanto, é sabido que tal tarefa não é passível de ser realizada por nenhuma ciência<sup>15</sup> de maneira absoluta. Tal afirmação, que em um primeiro momento pode parecer simplória, faz-se necessária, visto que nos alerta desde o princípio, para limitação da análise que pretendemos aqui construir. Desta forma, o que de fato somos capazes de fazer (e isso já se traduz num valioso e grandioso esforço) é uma seleção da parcela da realidade que gostaríamos de apreender, desvendar, explicar... o que, por sua vez, deve ser feito sob à luz de uma teoria e de um esquema metodológico coerente, pertinente e operacional (Silveira, 2000), que nos permita “elaborar um retrato dos lugares na história do presente” (Silveira, 1999).

Da mesma maneira é preciso estar atento ao fato de que toda teoria deve ser lida à luz do seu tempo, ou seja, não podemos pensar que todo arcabouço teórico criado em algum momento pretérito, seja absoluto e capaz de explicar fielmente a realidade, esta “totalidade em permanente movimento e mudança” (Santos, 2004; p.148) fielmente, em um período histórico posterior. Neste sentido, o curso da história pode fazer com que

---

<sup>14</sup> Assunto ampla e profundamente discutido pelo geógrafo Milton Santos em suas obras, especialmente em, “Por uma Geografia Nova (2004)” e “A Natureza do Espaço (2009)”.

<sup>15</sup> Em uma nota de rodapé, Milton Santos traz uma leitura de Hayek feita por K. Kosik (1967;62), segundo a qual ele afirma que “o objeto de estudo científico jamais é a totalidade de todos os fenômenos observáveis num dado momento e num dado lugar, mas sempre e somente certos de seus aspectos abstratos” o que resultaria do fato de ser o “espírito humano incapaz de abraçar a totalidade dos diversos aspectos da situação real”. (Santos, 2004; p.145)

muitas categorias mudem de significação, especialmente quando analisadas pelo viés “puramente nominal”, o que também não significa que elas não possam constituir “uma base permanente”, “um guia permanente para a teorização” (idem, 2004; p.147). Dada esta historicidade, ao pesquisador caberá o cuidado de apreender suas formas de manifestação no presente, seus novos conteúdos.

Sendo a realidade um “*concreto pensado que es captado y construido, por aproximaciones sucesivas, a partir de un conjunto sistémico de idéias, es decir, de una teoria*” (Silveira, 2003; p.13-14), acreditamos que a Teoria do Espaço de Milton Santos nos oferece um caminho seguro para o entendimento do processo de organização do espaço pela atividade portuária no município de São Sebastião, litoral norte do estado de São Paulo (nosso estudo de caso), de modo a identificar e entender as suas demandas atuais. Para Milton Santos, por ser a palavra espaço imbuída de muitos sentidos (2008) e, especificamente, pela sua centralidade nos estudos geográficos, a atribuição de um significado, de uma definição torna-se mister. Assim, o espaço, categoria basilar para este estudo, é aqui considerado como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (*ibidem*, 2009; p.63).

Contel (2006) ressalta que o espaço para Milton Santos seria uma “forma-conteúdo”, um “híbrido”, que “engloba tanto a *materialidade* do mundo quanto as *organizações, ações e sistemas de vida* que necessitam desta *materialidade* para se reproduzir. Neste sentido, podemos falar que o espaço geográfico é sempre uma *forma*, uma *extensão*, mas que possui *conteúdos técnicos, normativos, econômicos, sociais*, etc<sup>16</sup>” (p. 3), sendo que através do entendimento desses conteúdos podemos melhor compreender a “natureza íntima” do espaço geográfico.

Sob esta perspectiva, os espaços portuários, aqui entendidos como as porções do espaço geográfico sob a influência direta da atividade portuária (a área do porto organizado com sua respectiva retroárea portuária, bem como a rede de caminhos que, diretamente, o interligam com a sua hinterlândia e demais fixos que servem as demandas da atividade), abrigam, por natureza, objetos técnicos que conheceram, no decorrer da sua história, transformações marcantes em suas estruturas, ou seja, no que diz respeito ao seu conteúdo técnico. Desta maneira, a história da substituição dos

---

<sup>16</sup> Nota: Grifo no original.

portos naturais pelos portos organizados releva, em verdade, “a própria história da substituição dos objetos naturais pelos objetos técnicos” de que nos fala Santos (2008).

Em outras palavras, no processo de conformação do modo de produção capitalista, “a visão de um porto natural dá lugar a um porto capitalista e competitivo, deixando de lado a visão poética dos portos naturais visitados por aventureiros e piratas” (Neu, 2003; p.51). Recentemente, os portos brasileiros também enfrentaram mudanças significativas em seu conteúdo normativo, haja vista a mudança no modelo institucional de gestão e administração portuária, imposto pela já citada Lei de Modernização Portuária. Com isso, os espaços portuários passaram a ser inseridos na discussão a respeito da competitividade econômica, e, até mesmo na “guerra dos lugares” (Santos, 2009).

Especificamente, salientamos não termos encontrado na literatura pesquisada uma definição do que poderíamos entender como “espaço portuário”, o que nos deixa a “*brecha*” para que tentemos ao menos esboçar o que temos em mente quando nos referimos a tal expressão, o que começamos a fazer nos parágrafos anteriores.

Em primeiro lugar, a utilização da expressão “espaço portuário” resultou de uma inquietação surgida durante os estudos para a elaboração do Trabalho de Graduação Individual<sup>17</sup> (pré-requisito para a obtenção do título de bacharel em Geografia), momento no qual teve início o meu interesse pelos estudos de geografia portuária. No início daquela pesquisa, o objeto de estudo foi tratado apenas como “Porto de São Sebastião”, visto que esta é a denominação oficial, juridicamente definida<sup>18</sup>, utilizada inclusive para a obtenção e disponibilização de dados relacionados a dinamicidade do setor portuário no Brasil (vide Ministério dos Transportes, ANTAQ – Agência Nacional dos Transportes Aquaviários, Secretaria Especial de Portos e etc), e que

---

<sup>17</sup> Cujo título foi “O “espaço portuário” de São Sebastião e o seu lugar na Geografia Portuária paulista” (Reis, 2007);

<sup>18</sup> A definição de “porto organizado” é dada pela Lei 8.630/93. Assim, um porto organizado pode ser definido como aquele “construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenamento de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária”.

agrupa os portos públicos e terminais privativos de acordo com a sua vinculação a uma determinada Autoridade Portuária<sup>19</sup>.

Contudo, na medida em que decifrávamos a dinâmica e características do referido objeto de estudo, constatamos que não estávamos diante de “um porto”, de um objeto único e isolado, mas sim de “dois portos”, dois objetos técnicos que desde o início de sua história foram atingidos por ações com conteúdos e intencionalidades distintas; eram e continuam a ser controlados por sujeitos com interesses não necessariamente convergentes e que apesar de estarem relacionados pelo aspecto mais geral de sua finalidade, a saber, ser um “elo” de ligação entre o transporte marítimo e terrestre, engendravam dinâmicas que eram claramente independentes. Por isso, não nos pareceu correto tratá-los como um porto único.

Neste sentido, considerando que a atividade portuária de que pretendíamos tratar estava circunscrita ao município de São Sebastião, e que dentro deste, apesar de a atividade portuária ser predominante e ter influenciado fortemente a organização do seu espaço, ela não é a exclusiva (também temos mais recentemente a atividade turística, por exemplo), achamos pertinente a utilização da expressão “espaço portuário” para qualificar a área que abrange nosso objeto de estudo, visto que era para ela que voltáramos nossa especial atenção. Neste sentido, justificamos a opção, também nos estudos de mestrado, pela utilização da referida expressão, com a intenção, inclusive, de fornecer mais elementos que permitam corroborar esta escolha, bem como explorar melhor a relação que neste espaço se estabelece entre o porto público e o terminal marítimo privativo, e destes com as demais escalas, bem como das repercussões espaciais dessas imbricações (econômicas e espaciais) para o município.

Entendemos que poderíamos ser questionados, do por quê de não utilizarmos expressões como “complexo portuário” ou “região portuária”. Neste caso, responderíamos com a afirmação de que essas expressões, apesar de válidas, não seriam adequadas aos nossos propósitos e também não são capazes de explicitar a dinâmica decorrente da relação entre os fixos e os fluxos engendrados naquela porção do espaço. No primeiro caso, acreditamos que a expressão “complexo portuário”, muito utilizada

---

<sup>19</sup> Ao que tudo indica a ANTAQ, a partir de 2010, começou a disponibilizar os dados referentes ao setor portuário nacional, com a distinção entre os terminais privativos e os portos públicos, os quais passaram a ser denominados de maneira geral como “instalações portuárias”, e considerados como objetos independentes para fins de averiguação do desempenho e fornecimento de dados e informações.

para o porto de Santos, valoriza demasiadamente seu conteúdo técnico, e portanto, ao porto público de São Sebastião não aplicaria com a mesma precisão. Ademais, o que buscamos, em verdade, é a valorização espacial de nosso objeto de estudo, e neste sentido, seu conteúdo técnico seria apenas um dos elementos a serem considerados. Já no que tange à expressão “região portuária”, sua imprecisão, dada a inaplicabilidade de uma escala ao conceito de região, pareceu-nos, igualmente, impertinente ou imprecisa

Quanto aos procedimentos metodológicos utilizados para a realização da pesquisa, podemos dividi-los em três momentos ou eixos. Primeiramente, buscamos construir um referencial teórico capaz de fundamentar um pensamento lógico sobre os temas centrais aqui abordados, tais como: navegação marítima, comércio marítimo internacional, geografia portuária, o lugar das redes de transportes na circulação de mercadorias e etc.; Para isto nos utilizamos da pesquisa de gabinete, durante a qual pudemos levantar e explorar a bibliografia necessária, composta por livros, artigos científicos, dissertações e teses. Neste momento, também buscamos referências bibliográficas que nos permitissem melhor compreender nosso estudo de caso em particular: São Sebastião, seu porto público e seu terminal privativo, sua história, sua situação atual, bem como acerca da geografia portuária brasileira.

O segundo momento consistiu na realização de trabalhos de campo no município de São Sebastião com o objetivo de realizar levantamentos de informações e documentos históricos sobre o porto público, com vistas a reconstituir o processo de ocupação e desenvolvimento da atividade portuária<sup>20</sup>. Também aproveitamos o momento para fazer registros fotográficos atuais e entrevistas semi-estruturadas com pessoas envolvidas principalmente com o porto público, tendo em vista que o acesso ao terminal privativo é restrito. Além disso participamos como ouvinte dos debates que envolveram a discussão do projetos de ampliação do porto público, realizados pelo CEDS<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Neste sentido, destacamos o grande auxílio prestado pelos (as) funcionários (as) do Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião, pois nos foi dado livre acesso a todo o material lá disponível.

<sup>21</sup> CEDS – Centro de Experimentação e Desenvolvimento Sustentável – Litoral Norte. Funciona como uma organização que busca colocar em prática um diálogo sobre a sustentabilidade no litoral norte do estado de São Paulo, a partir do levantamento das principais demandas da região. Para isso, reúne membros de ONG's (Consórcio RealNorte), da Universidade Católica de Santos e da Petrobrás, a qual atua também como financiadora.

Da mesma maneira, buscamos informações junto a Petrobras/Transpetro, cujos resultados foram parcialmente positivos (recebemos algumas informações por meio do setor de comunicação na forma de um questionário respondido), dada a pouca acessibilidade dessas informações ao público em geral. Ressalte-se o fato de a consulta direta ao acervo de documentos mantidos pelas instituições ser vetada ao público<sup>22</sup>.

Já o terceiro momento abrangeu a confecção da dissertação e do material cartográfico que a acompanha, por meio do trabalho de gabinete, no qual se buscou uma sistematização das informações coletadas e complementadas com o acesso às bases estatísticas da ANTAQ, IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), SEADE (Serviço de Dados do estado de São Paulo), dentre outras, e com isso a concretização de nossa meta final, qual seja: a leitura geográfica e analítica desta parcela da realidade à luz dos referenciais teóricos adotados.

Assim, apresentamos nas páginas que seguem, uma análise contextualizada do lugar do espaço portuário de São Sebastião junto aos demais portos (ou “espaços portuários”) brasileiros, destacando a sua contribuição no que concerne à circulação de mercadorias por meio do modal marítimo, o que se justifica na medida em que a circulação, como uma das etapas necessárias para a realização do capital, ter se tornado cada vez mais imperativa para o entendimento do processo de hierarquização dos lugares e da maneira como eles se inserem na totalidade-mundo.

Assim, a análise dos objetos técnicos constituintes do espaço em questão nos permite verificar, dentre outras coisas, a disparidade existente na dinamicidade dos objetos que constituem o espaço, o que decorre da sua própria história de desenvolvimento, mas principalmente da intencionalidade das ações às quais eles estão submetidos e aos agentes a que servem; cabendo-nos, portanto, a tarefa de desvendar como tais relações estão imbricadas e interferem no município.

---

<sup>22</sup> Estes fatos nos geraram uma extrema surpresa tendo em vista que não foram solicitadas informações que pudessem ser consideradas (segundo nosso ponto de vista) sigilosas. Estávamos atrás de informações que nos permitissem constatar em números a importância do terminal privativo, bem como do porto público para a economia local. Junto a PETROBRAS/TRANSPETRO buscávamos acesso a informações acerca da história de implantação do TEBAR e respectivo material fotográfico, cartográfico. Nada, no entanto, nos foi disponibilizado. Nesse sentido, destacamos também que infelizmente não obtivemos o mesmo êxito quando buscamos informações junto a Inspetoria Fiscal, Departamento de Planejamento Econômico do município, em decorrência de uma “alegada” inexistência de informações.

## **A estrutura da Dissertação**

Estruturamos o presente texto em três capítulos. Primeiro, procuramos, nesta introdução expor em linhas gerais considerações acerca da importância da navegação ao longo dos tempos, destacando alguns eventos importantes para o entendimento de suas características atuais. É aqui, também, que apresentamos a temática, o objetivo do estudo, bem como algumas questões relacionadas ao método e à metodologia.

No primeiro capítulo, abordaremos a escala de análise a partir da qual buscaremos contextualizar nosso objeto de estudo. Deste modo, traremos à tona o quadro atual da Geografia portuária brasileira por meio de uma caracterização de sua organização espacial pretérita e presente, seguindo-se também de uma reflexão acerca de seus principais fixos, fluxos e conteúdos (econômicos, normativos, técnicos), de modo a reconhecer suas principais demandas atuais.

O capítulo 2 busca apresentar e localizar a área de estudo do ponto de vista das características naturais de seu sítio e de sua situação, bem como de alguns aspectos sociais, e, também, empreender uma reconstituição da história do desenvolvimento e da organização da atividade portuária em São Sebastião, destacando os principais eventos que condicionaram suas características atuais e os fixos e fluxos que neste espaço tem lugar.

Em seguida, no capítulo 3, propomos uma visão sobre o espaço portuário de São Sebastião enquanto uma totalidade, ou seja, realizaremos um esforço analítico para situar o espaço portuário de São Sebastião na geografia portuária nacional, destacando suas principais contribuições e relações com o espaço portuário nacional, com base em dados acerca da sua movimentação de cargas e na identificação da sua hinterlândia. Também discutiremos os projetos e as transformações futuras que se anunciam para a região da Baía de Santos e para o espaço portuário em específico. Dedicaremos o último momento do texto às considerações finais.

Desta feita, além de fornecer mais uma contribuição para o estudo da temática portuária sob a perspectiva da Geografia buscamos com este estudo ressaltar a importância e pertinência de uma abordagem geográfica a respeito da circulação de mercadorias e dos transportes no território nacional, pois acreditamos ser de grande

importância a realização de estudos que se lancem neste desafio e retomem a discussão teórica a partir da leitura da realidade.

# *1*

## **Gênese e Produção da Geografia Portuária Brasileira**

# **1. GÊNESE E PRODUÇÃO DA GEOGRAFIA PORTUÁRIA BRASILEIRA (do século XVI ao século XXI).**

---

Não há como negligenciarmos o fato de que a navegação marítima e, conseqüentemente, os portos – objetos indispensáveis a este modal de transporte – constituem elementos relevantes para o entendimento do processo de formação do território brasileiro. Desta maneira, considerando que eles sempre tiveram um lugar importante para o entendimento de nossa história, pretendemos identificar, em linhas gerais, os principais aspectos dessa história, o que não pode ser feito sem um retorno à origem da emergência do “Brasil como entidade geográfica (logo, como uma formação social, política e econômica espacializada)” resultado da “instalação portuguesa na América do Sul” (Moraes, 2000; p. 410), o que buscaremos fazer por meio de uma breve retrospectiva histórica.

## **1.1 Os Portos no Processo de Formação do Território Brasileiro**

Nós somos, em grande parte, resultado do processo de expansão ultramarina lusitana, e, portanto, é pertinente dizer que “o ‘descobrimento’ e a ocupação do território brasileiro, feitos a partir do século XVI, foram um capítulo da expansão territorial portuguesa<sup>23</sup> no Atlântico, estimulada pela Revolução Comercial” (Andrade, 2004; p.29). O período conhecido como das “Grandes Navegações<sup>24</sup>”

---

<sup>23</sup> Nas palavras de Manuel Correia de Andrade (2004): “Os portugueses lançaram-se na rota marítima, em vista de sua excepcional situação geográfica – situado na porção mais ocidental da Europa – do desenvolvimento da ciência náutica, estimulado pela dinastia Avis que conquistara o poder com apoio da burguesia comercial, do afluxo de especialistas nas ciências de navegação, e de capitais, vindos de várias partes da Europa, sobretudo da Itália, que foram aplicados no grande empreendimento”. (p. 29).

<sup>24</sup> Vale destacar a intenção que unia os diferentes “atores” do “cenário” em que se encontravam as nações europeias do período e as alianças que permitiram levar a cabo o projeto expansionista. Neste sentido, salienta MORAES (2000) que “é uma conjunção de interesses diversificados que está na base da aventura marítima. A difusão dos europeus no globo escorava-se numa associação de motivações, responsável pelo êxito de uma empresa de tal porte. Cada ator social tem um desígnio

decorre de um quadro no qual uma Europa, sedenta pela acumulação primitiva do capital, vê na expansão marítima (de cunho intrinsecamente territorial), e no conseqüente controle dos lugares (com vistas a produzir, trafegar ou comerciar) que a acompanha, a solução para o suprimento das suas carências materiais, as quais, consistiam, basicamente, na demanda por metais e grãos (cereais)<sup>25</sup>.

Portugal e Espanha foram os países europeus na vanguarda do movimento expansionista do século XV; juntos, eles expandiram o seu domínio sobre o chamado “Novo Mundo”, anexando este “recém-descoberto” continente à lógica do embrionário capitalismo europeu. Contudo, Moraes (2000), identifica particularidades que distinguem a lógica do expansionismo espanhol do português no processo de dominação do continente americano. Para o autor, na expansão espanhola é mais nítido o caráter territorial da conquista, evidenciando “a anexação de espaços como móvel de um processo que se manifesta no interior de uma estrutura imperial” de modo que a “Coroa, mais envolvida com um projeto de hegemonia na Europa, deixa a aventura ultramarina mais na mão de particulares”. Ademais, há “claramente a tentativa de ‘implantar uma extensão da economia metropolitana no ultramar’ o que é acompanhado de “um sentido de instalação (de interiorização e de posse), apesar do caráter de pilhagem das primeiras expedições, que se acentua com a descoberta das minas ainda na primeira metade do século XVI” (p. 75-76).

Por outro lado, o império lusitano<sup>26</sup> seria “essencialmente marítimo” de bases estabelecidas nas porções litorâneas dos espaços dominados; em outras palavras: era um império “preso aos litorais, cuja imensidão tornava difícil e caro o empreendimento”. Estruturava-se como “uma ‘rede de bases mercantis’ através do mundo”, cuja manutenção era feita militarmente, sem, no entanto, “envolver um claro desígnio de efetiva dominação territorial (exceção feita ao Brasil); na verdade, era um controle de rotas oceânicas” (ibidem; p. 74).

---

específico – os comerciantes buscam produtos e mercados, a nobreza busca terras e a riqueza dos saques, a Coroa seu fortalecimento – porém, todos confluem para o empreendimento comum” (p. 73).

<sup>25</sup> MORAES (2000), MISKIMIN (1984).

<sup>26</sup> Ainda segundo Moraes “o avanço lusitano nos diferentes quadrantes da Terra esteve na vanguarda da formação da *economia-mundo capitalista*, desenhando pioneiramente um sistema de trocas planetário. Os barcos portugueses abriram as “estradas oceânicas”, definindo rotas e estabelecendo fluxos entre lugares antes não integrados nos circuitos europeus de circulação. Trata-se de expansão essencialmente *marítima* e da construção de um império *colonial*, totalmente extra-europeu. (2000; p. 151)

Em se tratando especificamente do Brasil, apesar do desinteresse inicial dos lusitanos em ocupar *de fato* a parte que lhes pertencia, conforme o Tratado de Tordesilhas, a ameaça constante de invasões por parte de franceses, ingleses e holandeses<sup>27</sup>, somada a uma localização que se mostrava estratégica aos anseios de Portugal, foram os motivos responsáveis pelo deslanchar da ocupação do território com a instauração do regime das Capitanias Hereditárias<sup>28</sup> em 1534.

Situa-se, portanto, o “nascimento” do sistema portuário nacional, logo no início da colonização portuguesa, pelo simples fato de que, sendo a navegação marítima o modal difusor das conquistas territoriais do século XV, foram as áreas litorâneas as primeiras a receberem os colonizadores e conseqüentemente os primeiros assentamentos de povoamento, a partir de onde, posteriormente, partiram as correntes rumo a hinterlândia continental<sup>29</sup>, o que segundo Moraes (1999), foi também característica de todo o continente americano de modo que “todos os fluxos de colonização do Novo Mundo partiram de centros de difusão assentados na costa, que articulavam a hinterlândia explorada com as rotas oceânicas que alavancavam tal exploração” (p. 31).

O padrão conhecido como “bacia de drenagem” foi predominante na conformação do território brasileiro; nele, todos os caminhos encontram um eixo principal cujo ponto final era um porto marítimo. De acordo com Prado Júnior (2004), estas vias responsáveis pela interligação e articulação do litoral com o interior (no qual se praticava principalmente a agricultura), eram “independentes entre si” e estavam dispostas de forma “fragmentária”, de maneira que cada uma, “sem conexão direta com as demais”, formava um “pequeno sistema autônomo, constituído de seus dois extremos, núcleos litorâneos e interior, ligados pela via e levando uma vida mais ou menos à parte” (p. 237). No entanto, tal isolamento não era absoluto, tendo em

---

<sup>27</sup> Ver Manuel Correia de Andrade (Op. cit. p. 30).

<sup>28</sup> De acordo com Caio Prado Júnior (2004), a extensão da costa que coube a Portugal na partilha de Tordesilhas, obrigou os portugueses a por em prática uma ocupação e defesa eficientes, através do estímulo ao povoamento de vários pontos do litoral, o que inclusive foi o objetivo da divisão do território em capitanias, que “apesar do fracasso do sistema, permitiu garantir à coroa portuguesa a posse efetiva do longo litoral”. (p. 37)

<sup>29</sup> O povoamento do território brasileiro nas palavras de Caio Prado Júnior “se instala primeiro no litoral, e partindo daí, penetra o interior, ou progressivamente, ou espalhando por ele núcleos mais ou menos afastados do mar” (Op. cit.; p. 237).

vista que a navegação de cabotagem<sup>30</sup> era utilizada para a articulação desses núcleos de povoamento<sup>31</sup> entre si.

Pensando-se a inserção dos primeiros núcleos portuários no Brasil Colônia, podemos inferir o seu papel de articuladores das relações das metrópoles para com as colônias<sup>32</sup>, a partir dos quais a produção local de produtos primários era drenada para a alimentação dos “circuitos da economia-mundo” então em desenvolvimento. Ademais,

foram eles os nós entre os fluxos terrestres e marítimos estabelecidos pela expansão mercantilista europeia e que manifestavam, em sua função na estrutura espacial enfocada, a divisão do trabalho e as hierarquias ente os lugares subjacentes a este processo. A dependência entre os circuitos externos qualificava positivamente os sítios portuários litorâneos no que toca às vantagens locacionais dos espaços coloniais da época (Moraes, 1999; p. 31-32).

Os portos coloniais, (como os primeiros objetos constituintes do embrionário sistema portuário brasileiro, em verdade, ainda objetos naturais, fortemente dependentes das características do meio), apesar de sua localização pontual, polarizavam uma variável porção do espaço na sua hinterlândia. Desse modo, pode-se afirmar que os fluxos dos produtos drenados por meio dessa rede de caminhos, que ligava os portos principais a sua hinterlândia, foram os responsáveis por originar, em alguns pontos específicos (os pontos de convergência, de entroncamento), importantes cidades, as quais eram polarizadas, geralmente por cidades maiores que abrigavam importantes portos litorâneos. Originavam-se, assim, as primeiras redes de cidades no território brasileiro, cujas principais cidades mantém sua centralidade na rede urbana até hoje.

Desse modo, pode-se afirmar que a primeira etapa de conformação do sistema portuário brasileiro abrangeu o estabelecimento de sítios portuários relativamente isolados, localizados em áreas estratégicas do ponto de vista da circulação (geralmente baías e estuários) onde “cada porto polarizava uma variável porção do

---

<sup>30</sup> Manuel Correia de Andrade (Op. cit.) justifica a afirmação de Gilberto Freire (1943), segundo qual “apesar da continuidade territorial do Brasil, ele funcionava mais como um arquipélago do que como um continente, de vez que as comunicações entre as várias capitanias era feita, sobretudo por via marítima” (p. 35).

<sup>31</sup> Caio Prado Júnior (Op. cit.; p. 240).

<sup>32</sup> Nas palavras de Andrade (Op. cit.), “o sistema colonial organizou o espaço de forma a que nele se fizesse a exploração das áreas ricas em produtos de interesse do mercado europeu, ligando estas áreas a portos que desempenhavam a função de *relais* entre a hinterlândia e a metrópole” (p. 35).

espaço na hinterlândia, e em que a grandeza de cada um estava diretamente condicionada à extensão e produtividade desse espaço polarizado” (Moraes; 1999; p.32). Além disso, serviram, principalmente, ao escoamento dos produtos que se sucederam nos ciclos econômicos que aqui se desenvolveram (pau-brasil, cana-de-açúcar, ouro); os portos funcionavam como nós que conectavam o território colonial aos interesses do mercantilismo europeu.

Azevedo (1956) traz uma rica descrição acerca desses “aglomerados urbanos marítimos” distribuídos pelo litoral, ocupando principalmente a “região vicentina”, naquela que hoje é a porção paulista do território brasileiro e na “região pernambucana”, a qual abrangia parte do litoral nordestino. Essas duas regiões concentravam 9 dos 16 núcleos urbanos “quinhentistas” (dentre os quais, a exceção fica a cargo apenas da Vila de São Paulo de Piratininga, situada no planalto<sup>33</sup>), sendo que os demais “distribuíam-se esparsamente” no Rio de Janeiro (*um*), na Bahia (*três*), no Espírito Santo (*dois*) e no atual Sergipe (*um*). Ainda segundo o autor, existiram motivos de cunho “psicológico”, econômico e natural para que a população desses núcleos<sup>34</sup> estivesse fixada na orla marítima do Brasil Colonial.

Dentre os primeiros, destacamos a possibilidade de manter contato com a metrópole portuguesa, recebendo, por meio das embarcações que frequentavam o litoral, mesmo que raramente, notícias da vida no “mundo civilizado”, bem como os artigos de sua terra natal com os quais estavam acostumados (roupas, munições, instrumentos de trabalho etc.). Por outro lado, o “medo<sup>35</sup>” do desconhecido, representado naquele momento pelo total desconhecimento da realidade que poderiam encontrar na “hinterlândia continental”. No que se refere aos aspectos de caráter econômico, citamos a possibilidade de estarem próximos aos únicos centros econômicos da época, baseados na cultura da cana de açúcar (eminentemente litorânea); e por fim dentre os aspectos de ordem natural encontra-se a presença das

---

<sup>33</sup> Sobre a vila de São Paulo de Piratininga, o autor considera a única exceção, pois, “foi plantada no Planalto, a mais de 700m de altitude sobre o nível do mar” e separada pela Serra do Mar, constituindo-se na “mais avançada ‘boca de sertão’ estabelecida pelos colonizadores à entrada daquele mundo desconhecido, que era o interior do nosso país” (Azevedo, 1956; p. 17)

<sup>34</sup> Nas palavras do autor “audazes pioneiros” (Azevedo, Op. cit.; p.15)

<sup>35</sup> “Fixar-se junto às águas do Atlântico, dessas mesmas águas que também banham as costas lusitanas, constituía, até certo ponto, um gesto de sobrevivência e manifestação de uma esperança; afastar-se desse litoral e embrenhar-se pelo sertão desconhecido, planalto adentro, era sujeitar-se a perigos de toda ordem e a contratempos inimagináveis, era expor-se ao ataque da índia hostil e abdicar ao mínimo de conforto que a civilização podia oferecer” (Azevedo, Op. cit.; p. 15).

escarpas do Planalto Brasileiro e a deficiência, ou mesmo inexistência de uma rede de caminhos que possibilitasse uma conexão com o interior.

Não sendo o objetivo deste trabalho fazer um detalhamento exaustivo no número de cidades e vilas que tiveram a sua origem relacionadas ao desenvolvimento dos portos coloniais ou à atividade marítima de maneira geral, mas apenas enfatizar a sua importância para a formação socioespacial brasileira, teceremos, a partir de agora, algumas considerações acerca daqueles que foram os principais centros portuários do período colonial, inclusive, porque muitos deles ainda hoje permanecem em atividade.

A região do Recôncavo Baiano, constituída de uma “larga baía, um verdadeiro mediterrâneo de águas encravadas na terra e com mais de mil quilômetros quadrados de superfície” (Prado Júnior, 2004; p. 41), destacou-se como a de maior dinamicidade no período colonial, no que diz respeito ao adensamento populacional e à riqueza econômica. Favoreceu-se também pela existência de uma rede hidrográfica, composta por estuários dotados de grande navegabilidade, que a articulava com outras regiões de áreas férteis (também produtoras de açúcar). Sua expressividade econômica e populacional também decorreu (ou foi resultado) de nela estar inserida a cidade de Salvador<sup>36</sup>, a qual foi sede do governo-geral até 1763, e que além de ser a maior cidade do Brasil Colônia atuava como ponto de escala dos navios portugueses em suas rotas internacionais, bem como elo de articulação dos circuitos internos da pecuária e mineração (Moraes, 1999). Neste sentido, também sustentava a posição de “porto do Brasil” na medida em que, além de ponto de apoio para a colonização do sul do Brasil, por meio da comunicação de cabotagem, funcionava como,

“uma espécie de pulmão por onde respira a colônia” tendo em vista que: “1) a cidade era a cabeça política e administrativa da colônia americana; 2) possuía bom ancoradouro, relativamente abrigado; 3) ficava aproximadamente no meio da extensa orla litorânea; 4) estava mais perto do Reino que os portos do sul; 5) oferecia facilidade de contato com as colônias da África ocidental portuguesa, estimulado pelo tráfico de escravos; 6) exportava, entre outros produtos, tabaco, açúcar, madeiras, especiarias e fibras tropicais; 7) era de fácil acesso para abastecimento e refresco dos navios; 8) apresentava recursos em matérias-primas; e 9) proporcionava eventuais socorros de sua praça de guerra” (Lapa, 2000; p. 2).

---

<sup>36</sup> Fundada por Tomé de Sousa em 1549, primeiramente denominada “Salvador da Bahia de Todos os Santos” (Azevedo, Op. cit, p. 14).

No período denominado “século do açúcar”<sup>37</sup> (1570-1670), foi a região, onde atualmente se localiza o estado de Pernambuco, mais precisamente Olinda e Recife, que obteve maior proeminência, em decorrência de seu lugar de destaque na produção de açúcar, responsável pela constituição de uma rede de núcleos urbanos na desembocadura dos principais rios. Tais redes contribuíram para a interiorização do povoamento, uma vez que demandaram, para o abastecimento local, o desenvolvimento de atividades, como a pecuária e agricultura.

Cabe destacar que as duas regiões citadas nos parágrafos anteriores concentravam condições específicas para os interesses metropolitanos, as quais foram responsáveis pelo seu destaque em relação às demais áreas. Em primeiro lugar, ambas estavam relativamente próximas ao continente europeu, com o qual se estabelecia um “comércio exclusivo” com os navios portugueses (por uma imposição da própria metrópole). Também abarcavam condições naturais excelentes para o cultivo da cana de açúcar, que depois do pau-brasil, constituiu-se no primeiro “objeto” de interesse dos europeus nesta porção das terras americanas. A cana-de-açúcar foi, em verdade, a primeira atividade econômica desenvolvida na colônia.

A região da Baixada Fluminense, cuja principal cidade foi a cidade do Rio de Janeiro, constituiu-se, desde meados do século XVI, em lócus de importantes contingentes demográficos do período colonial e, ademais, foi responsável por abrigar a corte portuguesa, quando de sua transferência para terras brasileiras no século XIX. Funcionou como uma zona cuja produção voltava-se para o abastecimento das áreas mineradoras e embarque de produtos minerais, tendo também atuado na produção de aguardente (Moraes, 1999). De acordo com Prado Júnior (2004) a região, na época conhecida como Campo dos Goitacases, apesar de distar cerca de 30km do mar, funcionou, dada a qualidade de suas terras (propícias ao cultivo de gêneros diversos) e ao rio Paraíba, como uma área dinâmica, tendo em vista que, por meio do rio a produção dos campos era transportada para o Rio de Janeiro, a partir de onde era exportada para Portugal. Nas palavras do autor, cujo relato se baseia na obra de J. Carneiro da Silva<sup>38</sup> ,:

---

<sup>37</sup> Cf. MORAES (1999).

<sup>38</sup> A obra em questão é “Memórias cronológicas e histórica sobre os Campos dos Goitacazes”, Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1819.

“ o rio Paraíba francamente navegável por pequenas embarcações nos 42km que separam do mar o seu centro principal, a vila de São Salvador, hoje cidade de Campos, põe-se em contato fácil com o mundo exterior; cerca de 50 embarcações andavam aí a carga, transportando para o Rio de onde se reexportavam para fora da colônia as 8.000 caixas de açúcar da sua produção exportável” (p. 42).

Essas foram as três regiões mais dinâmicas do período colonial, nas quais os primitivos portos ocupavam uma posição de destaque. Muitos autores acrescentam ainda a região do chamado “litoral vicentino” na qual as cidades litorâneas de São Vicente (primeira vila do país, fundada em 1532) e Santos (cuja vila foi fundada em 1545<sup>39</sup>), bem como seus respectivos portos, mostram-se como as mais influentes. A elas também se “junta” a então Vila da São Paulo do Piratininga, a qual, conforme já salientado, era a única a situar-se em terras no planalto. Muitos autores destacam a importância dessa região mais pela extensão de sua área de circulação do que pela magnitude dos seus assentamentos urbanos, os quais se tornavam mais e mais esparsos quanto mais se avança no sentido meridional. Interessante destacar ser esta região, atualmente, a economicamente mais pujante do país, a qual, inclusive, abriga, o porto mais importante do Brasil (em termos de diversidade na movimentação de cargas).

Pasquale Petrone (1995) salienta que a região vicentina pode ser considerada como uma exceção no contexto do povoamento daquele período, em virtude da escassez de seus entrepostos marítimos e “comerciais (feitorias), o que por sua vez, resultava do fato de que “nas latitudes de São Vicente, o pau-brasil não ser encontrado e, portanto, não poderia justificar a criação de entrepostos para o seu embarque” (p. 22). Assim, as feitorias existentes nessa região, só poderiam ser justificadas com a existência de um “produto” diverso, o qual provavelmente deve ter sido o “próprio indígena”.

Outro fator a ser considerado, de acordo com o autor supracitado, seria a inexistência de condições naturais favoráveis ao desenvolvimento da cultura da cana de açúcar, talvez devido ao tipo de solo, ao clima e também pela exiguidade de espaço em decorrência da presença da Serra do Mar e de sua proximidade com o litoral, bem

---

<sup>39</sup> A Vila do Porto de Santos foi criada pelo Foral de 19/01/1545 (IGC, “Municípios e Distritos do Estado de São Paulo”, SP, 1995).

como da maior distância deste em relação ao mercado europeu. Neste sentido, tais fatores podem melhor esclarecer os motivos que fizeram desta região a pioneira na expansão para o interior do território colonial.

É consensual na bibliografia citada até o momento que, se por um lado o litoral brasileiro apresenta-se vasto (aproximadamente 7.408 km, o que pode aumentar para 9.198 km ao considerarmos as suas saliências e reentrâncias) isso não significa que o mesmo possuía amplos trechos propícios à ocupação e ao abrigo da atividade portuária. Isto se comprova ao verificarmos a extrema irregularidade dos seus pontos de povoamento<sup>40</sup>. Neste sentido, ao mesmo tempo em que se afigurava a existência de importantes ancoradouros e pontos de comércio, com elevada densidade populacional para o período, também verificavam-se largos trechos desertos. Assim, no final do período colonial, era nítido o isolamento de vilas e pequenas cidades portuárias, restritas a uma produção local e voltada para dentro de suas hinterlândias. Exemplificadores do exposto são as cidades de Belém, ponto de entrada e saída para a circulação na Amazônia e São Luiz, Fortaleza ou Vitória, fortemente voltadas para seu entorno.

Durante o período do *Brasil “Hispânico”*, as relações dos portos coloniais brasileiros irão se estender às possessões hispânicas do restante da América, de modo que, neste quadro, há que se destacar o movimento, especialmente, junto ao porto de Buenos Aires, com vistas ao abastecimento de metais preciosos. Naquele momento, a atual capital argentina “era o porto de um caminho natural” representado pela rota de abastecimento da região mineira de *Potosí*, que em seu pleno dinamismo demandou relações com o Brasil<sup>41</sup>, especialmente com o Porto de Salvador (a partir do qual os metais preciosos eram trocados por escravos e manufaturados), mas também como os portos do Rio de Janeiro e do Recife, em menor escala. Este circuito irá decair apenas no século XVII, devido à presença holandesa no Atlântico Sul e à queda na

---

<sup>40</sup> Nas palavras de Moraes (1999): “vastas extensões do litoral permanecem isoladas ou pouco ocupadas. Estas serão tradicionalmente áreas de refúgio de tribos indígenas, escravos fugidos, que acabam por instalar pequenas comunidades envoltas em gêneros de vida rudimentares, voltados para o autoconsumo. Estas vão ser as origens das populações litorâneas “tradicionais” ainda hoje presentes em várias porções da costa brasileira” (p. 34).

<sup>41</sup> É importante considerar que tal comércio estava normatizado pela Coroa, a qual “acaba por liberar em 1602 – sob rígidos limites – a permissão pra Buenos Aires comerciar com o Brasil”, o que no entanto, não seria suficiente para impedir tráfico ilícito nesta rota, por meio do contrabando, que não foi desalojado, nem mesmo com a Restauração portuguesa (Moraes 2000).

produtividade das minas de Potosí (Moraes, 2000). A esse respeito Canabrava (1984) afirma que:

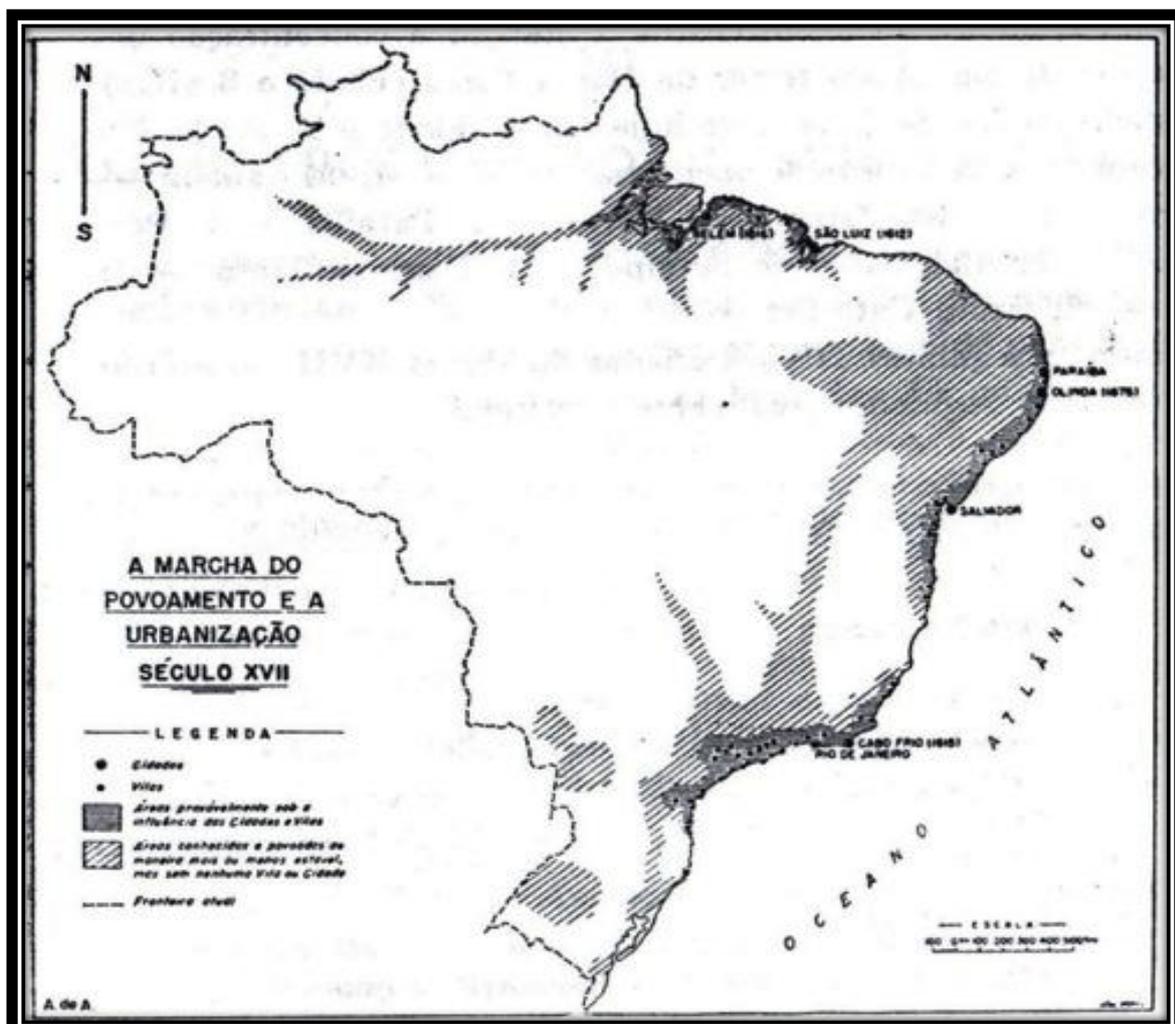
“a Bahia exerceu no século XVI a função de centro re-exportador de produtos manufaturados para o Rio da Prata, ao lado do Rio de Janeiro e Pernambuco, onde os contrabandistas de Buenos Aires mantinham agentes com os quais estavam em estreito contato” (p. 121). Também, foi principalmente pelo comércio de gêneros alimentícios (açúcar, arroz, farinha de mandioca) e produtos manufaturados que as cidades brasileiras se ligaram à economia platina, sendo o produto de retorno, metais, especialmente o ouro e a prata, oriundos de Potosí. (p. 121, 140-143).

Do exposto até o momento, percebemos que a gênese do sistema portuário brasileiro, além de estar intimamente relacionada com a ocupação do território, atuando em um primeiro momento como um dos “motores” desse processo, em seguida, pode, também, ser entendida como seu resultado, de modo que, se inicialmente foi a partir dos primeiros pontos de embarque (mercadorias) e desembarque (de europeus) que se engendrou o “desbravamento” do território até então desconhecido, com a expansão da ocupação, a necessidade da busca por novos ancoradouros também torna-se uma realidade.

O anteriormente exposto pode ser melhor visualizado nas figuras 2 e 3, as quais mostram a expansão da ocupação e povoamento do Brasil nos séculos XVI e XVII. Em ambos os casos podemos visualizar a forte concentração dos sítios urbanos em relação às áreas litorâneas, nas quais concentravam-se a grande maioria das vilas e cidades brasileiras, e seus respectivos portos.



**Figura 2:** Distribuição das principais vilas e cidades no Brasil do século XVI e do povoamento.  
Fonte: Azevedo (1956; p. 13)



**Figura 3:** Distribuição do povoamento e das principais vilas e cidades no Brasil do século XVII.  
 Fonte: Azevedo (1956; p. 26).

Pode-se afirmar, também, que neste período (no qual imperava uma transição entre o “meio natural e o meio pré-técnico<sup>42</sup>”, ao qual o colonizador buscava antes adaptar-se, do que transformar), esses primitivos portos, ou melhor, ancoradouros naturais, como objetos inseridos em uma geografia dos transportes marítimos que se consolidava, funcionavam não apenas como elos de um comércio que embrionariamente ganhava proporções mundiais a partir dos “caminhos oceânicos”, mas também como difusores de um modo de vida, comércio e pensamentos eminentemente europeu que, por sua vez, foi responsável por mudar a geografia do próprio mundo.

<sup>42</sup> Para maiores esclarecimentos sobre a periodização da história do Brasil sob o ponto de vista da “sucessão dos meios geográficos”, com base na análise do território utilizado, ver “O Brasil: território e sociedade no início do século XXI” (Santos e Silveira, 2008).

Com a mineração, a porção nordeste do Brasil, e conseqüentemente seus portos, perdem a hegemonia no que diz respeito às relações comerciais e também políticas, o que veio a ser corroborado, em 1763, com a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro. Ademais, se formos levar em consideração que o café seria o próximo produto a dominar as pautas de exportação dos portos brasileiros, e que sua abrangência geográfica concentrar-se-ia nos estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, entenderemos o por quê de os portos da região sudeste, especialmente Rio de Janeiro e Santos, ganharem centralidade na economia nacional a partir deste período, o que se explicita melhor a seguir.

## **1.2 Rumo ao Presente: o Sistema Portuário Brasileiro dos Séculos XIX ao XXI.**

Com a Abertura dos Portos às Nações Amigas, em 1808, entramos em uma nova etapa, na qual a exclusividade do comércio com os navios lusitanos começa a ser quebrada. Os portos brasileiros abriram-se a novos “parceiros comerciais”, dentre os quais destacaram-se majoritariamente os britânicos, que em muito beneficiaram-se com a implantação da infraestrutura ferroviária, cujo objetivo era o de facilitar o escoamento da produção da hinterlândia regional, especialmente no período do ciclo cafeeiro. Neste período, de acordo com Santos & Silveira (2008),

“as primeiras linhas regulares de navegação entre o Brasil e o Velho Mundo, a partir de 1850, convidam à construção de cais nos portos do Rio de Janeiro, Bahia, São Luis do Maranhão, Recife, Cabedelo e as docas de Belém do Pará, que até então operavam como pontos de um precário desembarque. No Rio de Janeiro, as novas infraestruturas portuárias nascem solidariamente com as primeiras estradas de ferro, como a Pedro II” (p. 33).



**Figura 4:** Ilustração do traçado da ferrovia Central do Brasil (inicialmente chamada de Estrada D. Pedro II, inaugurada em 23/03/1858), a qual em 1877 une seus trilhos aos da ferrovia – Estrada de Ferro São Paulo (criada em 1867). Disponível em <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898.shtml>, acesso em julho/2011.

O ciclo do café, especialmente quando da sua expansão pelo interior de São Paulo no século XIX, foi responsável por dar as bases para a consolidação da hierarquia portuária do Brasil, na medida em que foi a partir dele que o porto de Santos se desenvolveu e ampliou sua participação no contexto dos portos brasileiros, tornando-se desde então o mais importante porto do país.

Nesse período, impõe-se, também, a necessidade de modernizar os meios de transportes que interligavam o porto à sua hinterlândia produtiva<sup>43</sup>, o que ocorreu

<sup>43</sup> De acordo com Araújo Filho (1969), “até então, os transportes de mercadorias entre o interior e o litoral brasileiro de Sudeste se faziam através de tropas de muares que trafegavam pelos velhos caminhos coloniais que ligavam os pontos principais e secundários às áreas de produção”. “Estes meios de transportes para produtos agrícolas de exportação, só eram econômicos quando as áreas de produção não se distanciavam mais de cem a cento e cinquenta quilômetros do porto mais próximo” (p. 54).

através da implantação das ferrovias<sup>44</sup>. A consolidação de um embrionário sistema de engenharia garante vantagens comparativas aos portos que o constituíam, aos quais estas ferrovias estariam interligadas diretamente. É nesse sentido que se pode entender o abandono e declínio dos demais portos do litoral paulista (dentre os quais incluímos o de São Sebastião), frente ao monopólio que o porto de Santos passou a exercer junto aos tráfegos com o planalto (Araújo Filho, 1969; p. 55).

De maneira geral, os portos ainda seriam, ao final do século XIX, os elementos dinamizadores da economia local e externa do país, especialmente quando conectados às estradas de ferro. Desse modo, apesar da existência de “alguns caminhos de terra, sem drenagens e com escassas pontes para atravessar os rios, eles permitiram apenas o tráfego de animais e não se encadeavam em sistemas como os portos. Todavia, no Sudeste e no Sul já existiam algumas estradas que, embora permitindo a circulação de diligências, não foram eficientes na concorrência com as ferrovias para escoar as produções (Milton Vargas, 1994s, p. 140 *apud* Santos & Silveira, 2008; p. 33-34)”.

Ao final do século XIX e no início do século XX era marcante no comércio internacional a existência de dois grupos de países, reveladora da então Divisão Internacional do Trabalho: aqueles voltados para a produção de manufaturados e os demais, especializados em produtos primários. O Brasil, como fica claro nas linhas anteriores, fazia parte do segundo grupo, neste momento sob a égide do chamado “ciclo do café”. Nesse período, a intensificação das trocas entre os países teve reflexos no transporte marítimo mundial, o principal meio de realização de tais trocas. Ocorre, de fato, uma verdadeira revolução nos transportes marítimos, especificamente no que diz respeito ao aumento da capacidade e velocidade dos navios, demandando novos investimentos em infraestruturas portuárias e de acesso. No Brasil, no entanto, os portos ainda funcionavam como objetos que,

“seguiam uma lógica de escoamento da produção, drenavam os produtos da hinterlândia regional. O porto representava uma extensão final da cadeia da produção, sendo a única porta para a exportação. Apesar dos investimentos e da modernização implementados no setor portuário, não houve um acompanhamento da política das autoridades para que se coordenasse de maneira eficaz todo o processo e assim o

---

<sup>44</sup> Em meados da década de 50 do século XIX “inauguravam-se os primeiros 14 quilômetros de estrada de ferro, do Porto da Estrela ao sopé da Serra dos Órgãos, Estrada de Ferro de Mauá, na Baixada Fluminense, marco inicial da primeira expansão ferroviária do país” (idem, Op. cit; p. 53).

sistema portuário se mantinha fragmentado e precário” (Mallas, 2009; p. 2).

É nesse quadro que devemos situar “os investimentos em infraestrutura e equipamentos portuários<sup>45</sup>” realizados no Brasil nessa época (século XIX), os quais “se inscreveram numa dinâmica de modernização sistemática dos instrumentos técnicos suscetíveis de valorizar as vantagens comparativas da economia brasileira por intermédio da facilitação das operações de drenagem do interior para o litoral” (Monié e Vidal, 2006; p. 979).

No período que abrange o “entre guerras” e as crises financeiras mundiais (especialmente a de 1929), a economia mundial enfrentaria um período de recessão. O Brasil, por sua vez, voltaria esforços para a industrialização interna, buscando superar a exclusividade do modelo primário-exportador vigente até então. Neste quadro, com a chegada das empresas multinacionais e a ampliação dos polos produtivos, os portos, que haviam perdido dinamicidade, com o declínio das exportações de café, voltam a ter um papel decisivo na circulação de mercadorias no país. Cabe destacar que continuávamos, entretanto, a depender dos fluxos externos, “seja no provimento de insumos, seja na destinação de suas mercadorias, fortalecendo as determinações da localização litorâneas e dos sítios portuários” (Moraes, 2006).

Entre 1900 e 1940 veremos o acontecer de uma “verdadeira integração nacional” do território brasileiro através de medidas que representaram o “aparelhamento de portos”, “construção de estradas de ferro” e “novas formas de participação do país na fase industrial” e cujo desdobramento, constituiu-se por um lado em uma expansão regional do comando das cidades beneficiárias,

“enquanto a navegação, muito mais importante para o exterior, apenas ensejava um mínimo de contatos entre as diversas capitais regionais, assim como entre os portos de importância. Rompia-se assim, desse modo, a regência do tempo “natural” para ceder lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava com um tempo rápido para fora. Este se encarnava nos portos, nas ferrovias, no telegrafo e na produção mecanizada” (Santos e Silveira, 2008; p. 37).

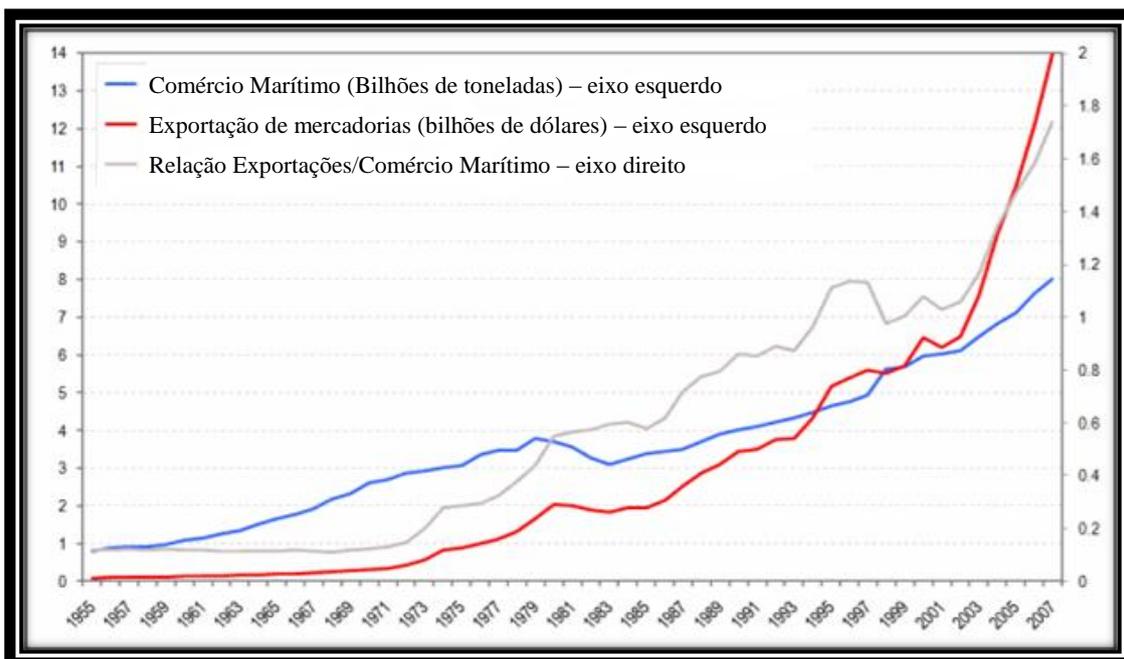
De acordo com Santos e Silveira (op. Cit.), entre 1900 e 1935, 13 portos (entre fluviais e marítimos) iniciaram suas operações no Brasil: cinco, na região Nordeste,

---

<sup>45</sup> Podemos citar a construção dos cais organizado nos portos de Santos e Rio de Janeiro.

três, no Sudeste, três no Sul e dois na região Norte. O porto de Manaus, por exemplo, cujas exportações voltavam-se para a borracha “foi planejado como um sistema de engenharia que envolvia cais, avenidas, armazéns, linhas férreas, casas de máquinas e outros edifícios complementares” (idem, op. cit; p. 38). No período que se sucede até o final da década de 1960, seriam inaugurados mais nove portos, sendo que mais da metade concentrar-se-ia no sul do país. “Nesses anos, uma reforma da lei vigente possibilitou concessões para a construção e administração, em nível estadual, de alguns portos. Esse foi o contexto da construção dos portos de Niterói, Angra dos Reis e São Sebastião” (idem, Op. cit; p. 39).

Para o período seguinte, a partir da década de 50, os dois gráficos que seguem são esclarecedores (gráfico 1 e 2). No primeiro, poderíamos concluir a forte relação entre o crescimento do comércio marítimo e o crescimento do comércio internacional, o que reforça a assertiva anterior de que os portos funcionariam como instrumentos fundamentais para as trocas internacionais.

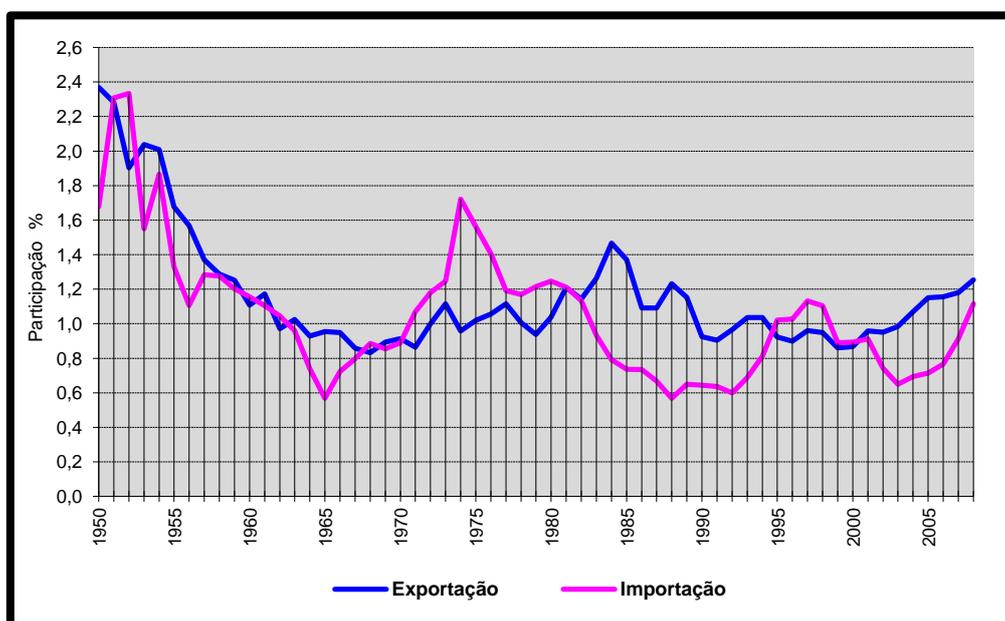


**Gráfico 1:** Comércio Marítimo Internacional e Exportação de Mercadorias (1955 – 2007). Fonte: (WTO. United Nations, Review of Maritime Transport *apud* Rodrigue & Slack, 1998).

O gráfico acima, evidencia o crescimento conjunto do comércio marítimo e da exportação de mercadorias. Em 1955 o transporte de mercadorias por via marítima equivaleu a cerca de 800 milhões de toneladas, enquanto em 2007, este número passou para 8 bilhões de toneladas. Pode-se, também, visualizar a relação existente

entre o desenvolvimento do comércio marítimo e o panorama econômico mundial, pois nos períodos de crise, a consequente recessão no comércio mundial provoca fortes reflexos no volume de carga transportada por via marítima, a exemplo da década de 70 com a Crise do Petróleo. Por outro lado, o avanço técnico também influencia este quadro. Com o advento dos contêineres, por exemplo, novos tipos de carga, especialmente as de maior valor agregado, passaram a fazer parte do rol de mercadorias que são transportadas por via marítima, possibilitando assim um considerável aumento nos valores relacionados à exportação.

A maneira como isso se refletiu na economia brasileira pode ser visualizada no segundo gráfico. Apesar de desde a década de 50 o país ter diminuído sua participação no contexto da economia mundial com a queda relativa às duas taxas (importações e exportações), e apesar de termos nesse período conseguido diversificar nossa produção interna, ainda podemos ressaltar a importância do mercado externo para a economia nacional.



**Gráfico 2:** Participação (em %) do Brasil nas Exportações e Importações Mundiais entre 1950 e 2008. Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior / Secretaria de Comércio Exterior – SECEX.

Nesse sentido, afirmam Moniè & Vidal (2006) que “o porto foi transformado em mero substrato físico que possibilitava um conjunto de operações industriais, de transporte e de distribuição. Em consequência disso, recursos foram aplicados na

ampliação da capacidade operacional das instalações portuárias mesmo se, contraditoriamente, a baixa taxa de abertura da economia nacional limitasse os investimentos no setor, com conseqüente degradação rápida do equipamento portuário” (p. 980).

A partir de então, foi rápida a “constatação”, bem como a propagação da conclusão de que os portos brasileiros não possuíam condições técnicas e normativas para “apoiarem” a inserção competitiva do país nos fluxos internacionais, conforme demandado a partir da década de 1990 com a intensificação e dinamização da globalização da economia, na qual uma nova relação entre as esferas de produção, consumo e transporte, entre as mais diversas escalas geográficas, era trazida à tona. Exemplos desse momento de transformações na economia-mundo), a produção flexível, a realocação de plantas fabris, o *just-in-time*.

Formava-se, portanto, uma verdadeira rede de logística mundialmente interligada, cujos componentes, dentre os quais inserimos os portos, como objetos integradores e articuladores dos espaços de produção e consumo, passam a ser responsáveis por “garantir o funcionamento competitivo deste novo espaço econômico mundial” (Mallas, 2009; p.7). No Brasil, em uma situação que de certa forma perdura até este momento, identificou-se uma série de “gargalos impeditivos” de uma circulação fluída (premissa para a realização do capital), especialmente no que diz respeito aos nossos portos, como já enfatizado, na forma de demandas técnicas e normativas, e é neste quadro que devemos inserir a preocupação recente de modernização da infraestrutura portuária.

### **1.3 O Sistema Portuário Brasileiro na Atualidade: da base técnica aos fluxos.**

A partir da evolução anteriormente exposta, o sistema portuário brasileiro chega ao século XXI, sob a perspectiva dos agentes econômicos hegemônicos, com muitos desafios a superar, especialmente de maneira a responder aos novos imperativos técnicos do comércio marítimo internacional. De acordo com Moraes (2006), o sistema de transportes nacional é constituído pelos chamados “corredores de

transporte”, a partir dos quais materializam-se no espaço as infraestruturas técnicas que são necessárias para dinamizar a circulação de mercadorias e pessoas no espaço. A partir das redes que se formam, elas “inscrevem no território o grau de centralidade e o poder de polarização de cada porto”, permitindo uma regionalização da economia do país pelo movimento de cada unidade portuária, seja pelo volume de produção, seja pelos tipos de produtos que movimentam.

Existem, de acordo com Costa (1994), dez corredores de transporte no Brasil. São eles:

- **Rio Grande do Sul**, demandando os portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas;
- **Santa Catarina**, buscando os portos de São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Laguna;
- **Paraná**, polarizado pelo porto de Paranaguá;
- **São Paulo**, drenando também a produção do Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás, tendo por polo o porto de Santos e subsidiariamente São Sebastião;
- **Rio de Janeiro**, buscando o porto de mesmo nome;
- **Minas Gerais – Espírito Santo**, demandando a Vitória e Tubarão;
- **Nordeste 1**, buscando Salvador; **Nordeste 2**, indo para Recife e Suape; e **Nordeste 3**, tendo por polo Fortaleza;
- **Corredor litorâneo**, definido pela navegação de cabotagem, articulando de Rio Grande a Belém.

De maneira geral, a hierarquização da movimentação portuária reflete a escala de dinamismo das economias regionais (e estaduais) do país, “com a dominância dos portos de Santos e do Rio de Janeiro. Esse padrão é, contudo, quebrado pelos fluxos exportadores do agro-negócio e das produções extrativistas de base natural, cujos portos se favorecem da proximidade como fator locacional básico. Tais portos tendem a um maior nível de especialização por tipo de carga e apresentam um fluxo de embarque bem maior que o de mercadorias desembarcadas” (Moraes, 2006).

Apesar dos avanços evidenciados nos últimos anos, em termos de normatização e infraestrutura, os portos brasileiros, do ponto de vista das empresas, ainda possuem uma série de deficiências, especialmente no que diz respeito aos portos públicos (como ocorre com o porto público de São Sebastião).

Considerando as demandas do mundo empresarial, o qual por sua vez, é norteado pela busca incessante de realização do capital, ligada à premissa de que a

circulação constitui uma etapa chave para a concretização do referido processo, foram diagnosticados (e amplamente divulgados) aqueles que seriam os principais “gargalos” dos portos brasileiros. Entre os problemas elencados estão: a precariedade dos acessos rodoviários e ferroviários, bem como a falta de dragagem de manutenção, o que afeta a circulação de navios de maior porte, e ainda uma estrutura portuária inadequada aos padrões da navegação mundial, caracterizada, especialmente, pela precariedade dos acessos ferroviários e rodoviários. De modo geral, eles se resumem em problemas que demandam a intervenção do governo, por meio de investimentos públicos, em obras de melhoramento e construção de infraestruturas de circulação e armazenamento que, em verdade, são responsáveis por realizar interesses de grupos privados.

De maneira a ilustrar a assertiva de precariedade da base técnica de circulação, especialmente no que concerne ao modal aquaviário, Tovar & Ferreira<sup>46</sup>, ressaltavam, na época, que:

“há alguns anos são famosas as filas de caminhões que se estendem pelas avenidas e estradas que levam aos maiores portos do país, notadamente no período de safra. Também têm sido frequentes os casos em que, por falta de dragagem, os navios de maior calado se veem impedidos de atracar ou não conseguem utilizar totalmente sua capacidade de carga. Diante de tais problemas, ou os armadores acabam fretando navios menores ou os grandes navios têm que embarcar com volumes inferiores à sua capacidade nominal, o que tende a elevar os preços dos fretes marítimos, reduzindo a competitividade dos produtos brasileiros destinados ao mercado externo” (2006; p. 218).

De acordo com dados da ANTAQ (2010), existem no Brasil 119 “instalações portuárias”, das quais 36 são portos organizados e as demais, somando 83, são compostas por terminais privativos, nos quais mediante autorização, abre-se à iniciativa privada a exploração dos serviços portuários. Tais instalações portuárias localizam-se majoritariamente, em áreas litorâneas, mas também em algumas vias interiores navegáveis (figura 5). Em 2009, esse conjunto de objetos técnicos foi responsável pela movimentação de 732.931,141 milhões de toneladas de carga (o que equivale a cerca de 90% das mercadorias que o Brasil exporta e importa). Assim pois,

---

<sup>46</sup> Na época, técnicos representantes do setor de infraestrutura do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento).

“os portos e terminais são considerados estratégicos para o País, pois sustentam as interconexões modais do sistema viário nacional, exercem papel de indutores do desenvolvimento e permitem as ligações com outros portos nacionais, marítimos e interiores” (ANTAQ, 2008).

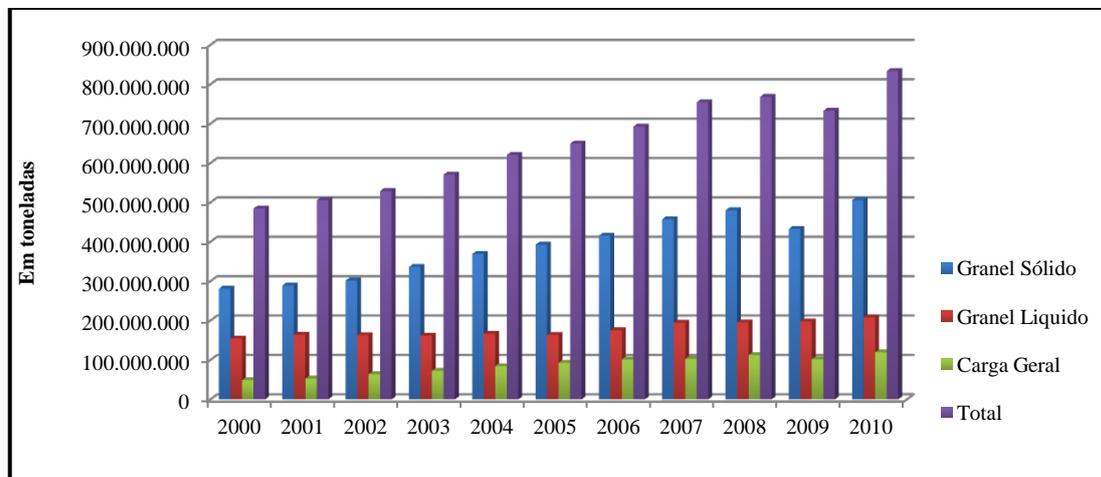


**Figura 5:** Caracterização do sistema portuário nacional com destaque para portos marítimos e fluviais, de acordo com o seu regime de concessão administrativo (Cias Docas Federais, Estados e Municípios e Empresas Privadas). Não foram incluídos os terminais privados. Fonte: ANTAQ (disponível em <http://www.antaq.gov.br/porta/localizaportos.html>, acesso em jan/2011).

Importante destacar que a maior parte do volume de cargas transportadas pelos fixos portuários brasileiros concentra-se nos terminais de uso privativo (TUPs), a partir dos quais movimentam-se, principalmente, granéis sólidos, ou seja, os mais importantes produtos de nossa pauta de exportação, de modo a revelar o caráter ainda predominantemente agroexportador da economia brasileira (gráficos 3 e 4). Para o ano de 2010, por exemplo, cerca de 60% dos produtos movimentados nos portos do país representavam granéis sólidos, seguidos pelos granéis líquidos e carga geral, 25%

e 14%, respectivamente, sendo que quase 70% desta última foi transportada acondicionada em contêineres.

**Gráfico 3:** Movimentação geral de cargas nos portos organizados e terminais privados brasileiros (2000-2010), em toneladas.

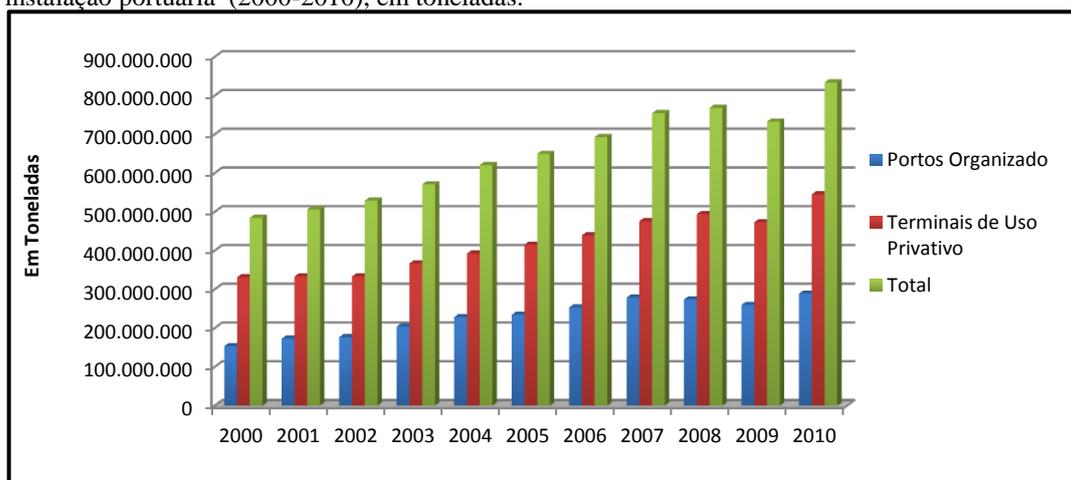


Fonte: ANTAQ (Anuários Estatísticos). Organização: Heloisa dos Santos Reis (jan/2011).

No gráfico acima, visualizam-se a evolução da movimentação geral de cargas no portos públicos e terminais privados brasileiros na primeira década deste século. Nele, verifica-se o aumento progressivo da quantidade de carga movimentada por meio dos portos, (com exceção do ano de 2009, em virtude dos efeitos “colaterais” da crise econômica mundial de 2008, cujos reflexos chegaram ao Brasil e seus parceiros econômicos). Visualizam-se, também, o predomínio das movimentações de granéis sólidos em comparação ao demais tipos de cargas, e que não houve retrocesso ou perdas para qualquer um dos três tipos.

Já no gráfico 4, a movimentação de cargas foi computada em termos do tipo de instalação portuária que procedeu as operações. Resta claro, outra importante característica do atual sistema portuário brasileiro, a qual consiste na predominância dos terminais privados em relação aos portos organizados, uma vez que concentram os maiores volumes das cargas transportadas no território nacional, seja no sentido das exportações ou das importações.

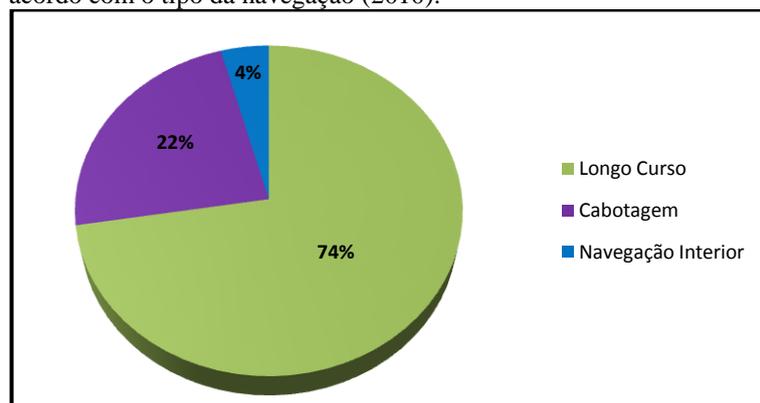
**Gráfico 4:** Movimentação Geral de Cargas nos Portos Brasileiros de acordo com o tipo de instalação portuária (2000-2010), em toneladas.



Fonte: ANTAQ (Anuários Estatísticos). Organização: Heloisa dos Santos Reis (jan/2011).

No que se refere ao tipo de navegação predominante no país, é marcante a presença da navegação de longo curso (gráfico 5), realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres, especialmente no sentido do embarque de mercadorias, ou seja, das exportações (gráfico 6). Em segundo lugar, encontra-se a navegação de cabotagem, realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores. E em terceiro lugar, com um montante pouco expressivo, encontra-se a navegação interior, ou seja, aquela que faz uso exclusivamente das vias fluviais e lacustres.

**Gráfico 5:** Movimentação Geral de Cargas nos Portos Brasileiros de acordo com o tipo da navegação (2010).

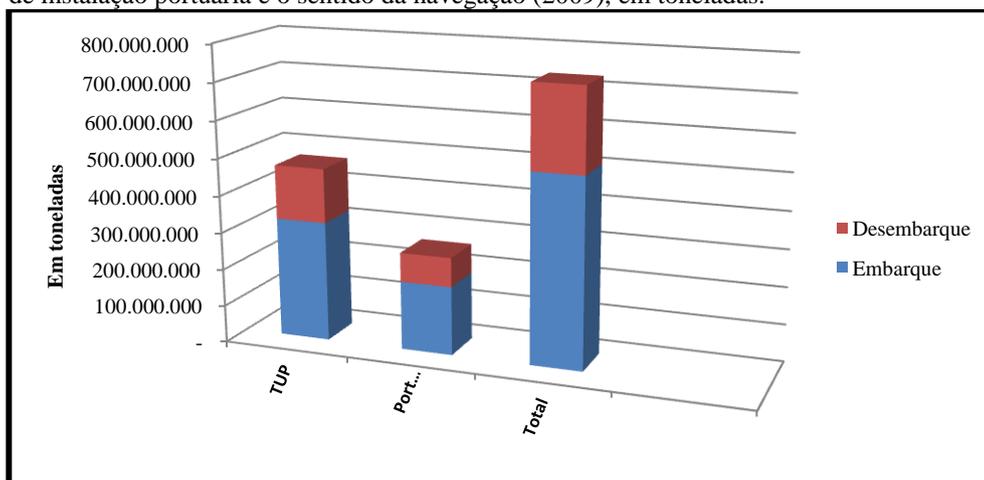


Fonte: ANTAQ (Anuários Estatísticos). Organização: Heloisa dos Santos Reis (jan/2011).

O transporte hidroviário interior é composto, principalmente, pelo transporte de passageiros, transporte de cargas e travessia, sendo que em 2009, prevaleceram as operações de travessia, o transporte de cargas em segundo lugar e o transporte de passageiros por último. Este é um setor que ainda sofre com a falta de regulação, especialmente em regiões onde o mesmo é predominante, como a Região Norte, e especialmente no que diz respeito ao transporte de passageiros, fomentando, frequentemente, a existência de serviços não-autorizados.

No que diz respeito à natureza das cargas transportadas por meio da navegação interior, destaca-se a carga geral, com 57% do total, predominando as movimentações especialmente na Bacia Amazônica. Em segundo lugar, estão os granéis líquidos e em terceiro os granéis sólidos. Pode-se dizer que existe ao menos uma hidrovía no país especializada neste tipo de carga, ou seja, a Hidrovía Tietê-Paraná. Por fim, encontram-se as cargas containerizadas com a menor participação.

**Gráfico 6:** Movimentação Geral de Cargas nos Portos Brasileiros de acordo com o tipo de instalação portuária e o sentido da navegação (2009), em toneladas.



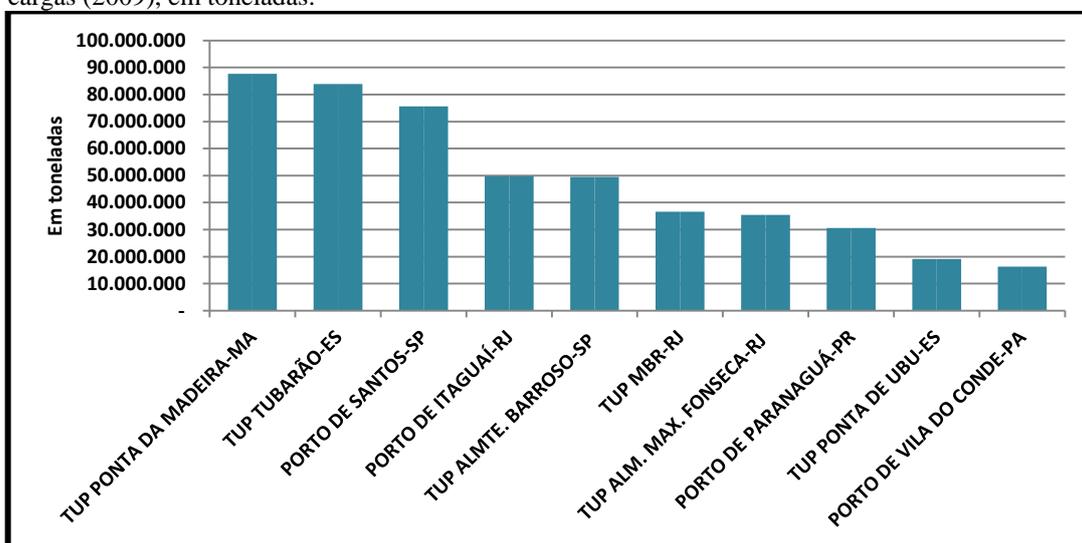
Fonte: ANTAQ (Anuários Estatísticos). Organização: Heloisa dos Santos Reis (jan/2011).

Considerando o desempenho no ano de 2010, no que concerne à movimentação de cargas, tanto no que diz respeito aos portos organizados, quanto aos terminais privativos, chegamos ao resultado exposto no gráfico 7. Os dois primeiros lugares no *ranking* da movimentação de cargas no total nacional são os Terminais Privativos de Ponta da Madeira, no Maranhão, e o de Tubarão, no Espírito Santo, ambos grandes escoadores de minérios. Em terceiro e quarto lugares, temos os portos de Santos (São Paulo) e de Itaguaí (Rio de Janeiro), e em quinto lugar tem-se o Terminal Almirante Barroso da Petrobras/Transpetro, especializado em granéis

líquidos. Os demais são responsáveis pela movimentação, também de minérios e granéis líquidos, predominantemente.

Deve-se atentar para o fato de que grandes movimentações de cargas não equivalem à diversificação dos produtos. Por exemplo, apesar de o TUP Ponta da Madeira, no Maranhão, figurar em primeiro lugar, o porto de Santos continua a ser o mais importante no que se refere à diversificação das cargas transportadas, movimentando volumes consideráveis dos três tipos de cargas até agora abordados, sendo o porto responsável pela movimentação da maior parte do comércio externo de produtos industrializados (carga geral), ou seja, com maior valor agregado.

**Gráfico 7:** Os dez principais portos e terminais privados do Brasil, segundo a movimentação de cargas (2009), em toneladas.



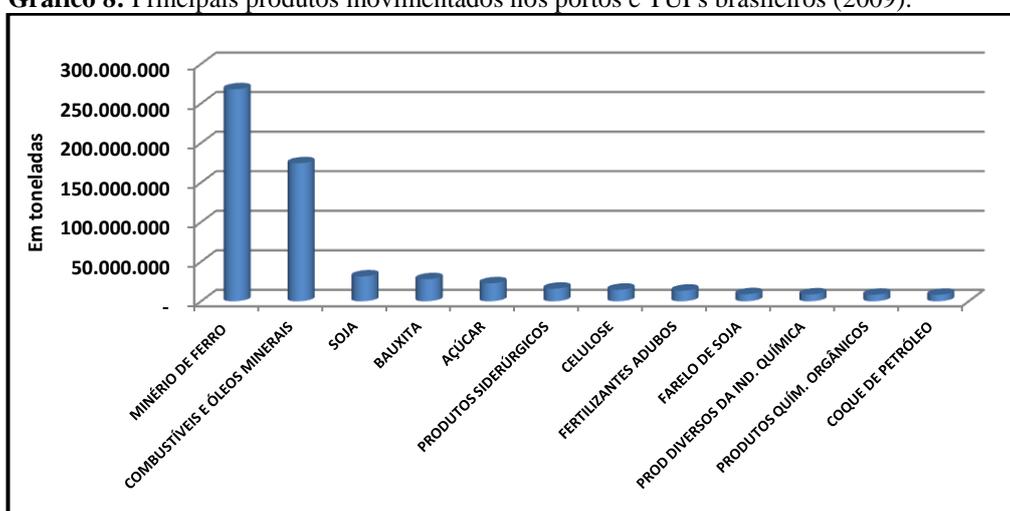
Fonte: ANTAQ (2009). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Em se tratando de mercadorias, conforme exposto anteriormente, é interessante destacar que o Brasil atua no mercado mundial como importante fornecedor de matérias-primas, o que pode ser claramente evidenciado no gráfico 8, a partir do qual notamos que o minério de ferro, do qual o Brasil é detentor de importantes reservas, é o principal produto movimentado, majoritariamente através dos terminais de uso privativo pertencentes às grandes empresas extrativistas, as quais, através das exportações, suprem a demanda externa pelo produto, especialmente de países como a China.

Em segundo lugar, estão os combustíveis, óleos e derivados, os quais, ao contrário do minério de ferro, são destinados predominantemente para o

abastecimento do mercado interno, e por isso são os grandes impulsionadores da navegação de cabotagem. Este tipo de navegação viabiliza a movimentação doméstica de mercadorias a um custo menor e com maior capacidade de transporte, especialmente quando comparada com o modal rodoviário (predominante no país). De acordo com a ANTAQ (2009), a “navegação de cabotagem é privativa de empresas brasileiras de navegação, embora não haja restrição quanto à participação do capital estrangeiro nestas empresas” (p. 58). Nesse sentido, empresas estrangeiras, nos termos da legislação vigente, apenas podem participar deste tipo de navegação quando afretadas por empresas brasileiras de navegação.

**Gráfico 8:** Principais produtos movimentados nos portos e TUPs brasileiros (2009).



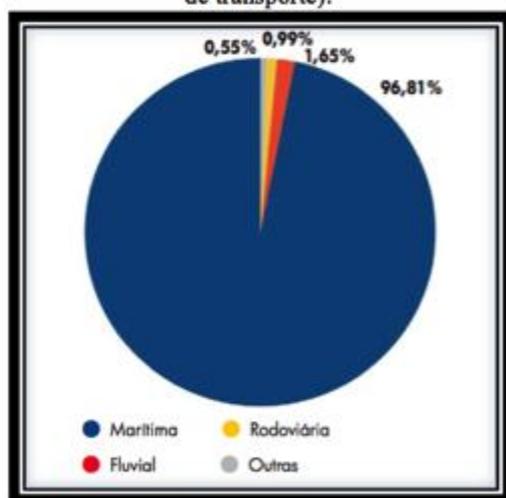
Fonte: ANTAQ (2009). Organização: Heloisa dos Santos Reis (2011).

A soja brasileira, que ocupa o terceiro lugar no *ranking* apresentado, é também o principal produto do agronegócio no Brasil e tem como principais destinos países da União Europeia, Japão e Coreia. O açúcar, que possui historicamente, uma grande relevância para o comércio exterior brasileiro, também marca presença dentre os principais produtos movimentados, tendo aumentado a sua participação em mais de 40% em comparação com o ano de 2008.

Os gráficos 9 e 10, elaborados pela ANTAQ, para situar a movimentação de cargas em 2009, afirmam a importância do modal marítimo de transporte para as exportações e importações brasileiras, respectivamente. Os números deixam evidente, para o caso brasileiro, a centralidade desse modal de transporte no que tange às trocas comerciais internacionais, especialmente no caso das exportações, (que englobam basicamente produtos primários), visto que os maiores parceiros comerciais do Brasil

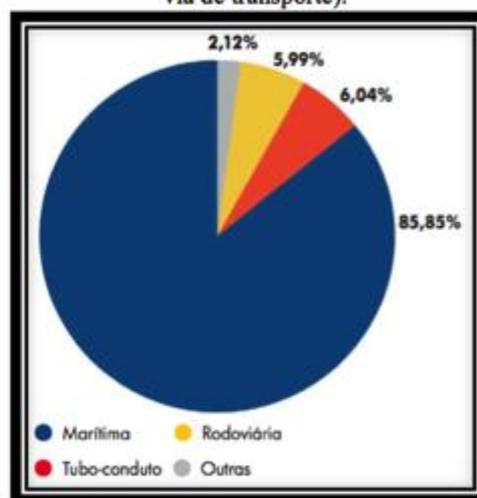
estão situados em outros países e continentes (por exemplo, Japão, Alemanha<sup>47</sup>, Argentina, China<sup>48</sup>, Estados Unidos e outros). Dentro das movimentações referentes ao desembarque de mercadorias, possuem maior peso as operações de longo curso ou seja, aquelas com destino a outros países (exportações), as quais abrangem cerca de 87% do volume transportado. Já no que diz respeito ao embarque, o cenário se inverte. Dentro do volume total transportado nas operações, menos da metade, cerca de 46,7%, são oriundos de outros países (importações), e os demais da cabotagem, ou seja, referem-se à demandas de outros estados brasileiros.

**Gráfico 9: Distribuição das exportações brasileiras em 2009 (volume transportado por via de transporte).**



Fonte: ANTAQ (2009).

**Gráfico 10: Distribuição das importações brasileiras em 2009 (volume transportado por via de transporte).**



Fonte: ANTAQ (2009).

O gráfico 11, a seguir, revela que os portos brasileiros são verdadeiras “portas de saída” de mercadorias, principalmente com destino ao mercado externo (longo curso), o que, em certa medida, espelha nossa inserção na Divisão Internacional do Trabalho, ainda subordinada a uma matriz “agro-mineral-exportadora”, apesar de avanço significativo no campo da produção de manufaturados e demais mercadorias com maior valor agregado nas trocas internacionais.

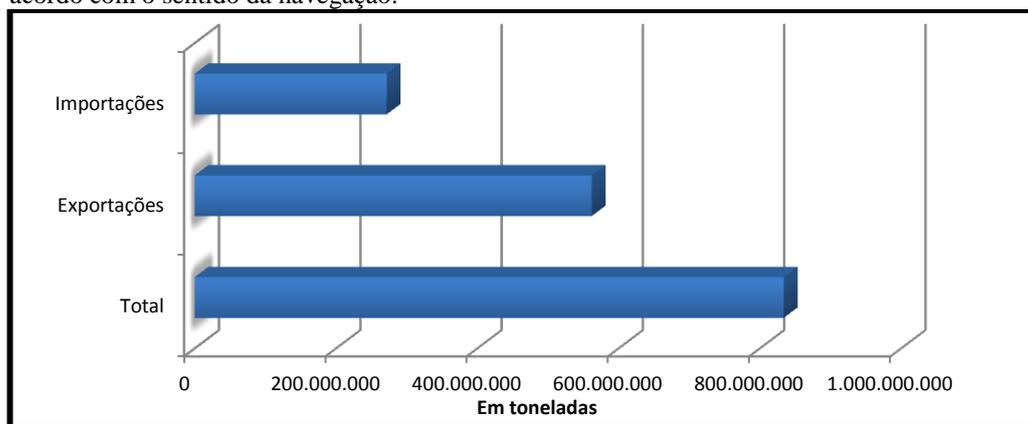
Ademais, cerca de 33% das mercadorias movimentadas nos portos e terminais

<sup>47</sup> De acordo com informações da ANTAQ, embora tenha crescido bastante a corrente de comércio entre os dois países (Brasil e Alemanha), constata-se que o volume de carga exportado para a Alemanha ainda se encontra em níveis inferiores ao alcançado em 2008. A principal carga exportada para a Alemanha é o minério de ferro. Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ (2010).

<sup>48</sup> A China ainda representa o maior mercado consumidor de produtos brasileiros; cerca de 36,2% do total da tonelagem movimentada pelas instalações portuárias brasileiras, além de metade de todo minério de ferro exportado. As principais cargas exportadas foram: minério de ferro, soja, açúcar, combustíveis e óleos minerais, milho e farelo de soja. Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ (2010).

privativos englobam as atividades de importações, as quais observaram um aumento de quase 40% em relação ao ano anterior, o que decorre de uma política cambial de valorização da moeda brasileira em relação ao dólar, bem como do momento favorável pelo qual passava a economia brasileira. Os principais produtos importados tiveram origem nos Estados Unidos, Argentina, Nigéria e China. As principais cargas importadas, em termos de tonelagem, foram os combustíveis e óleos minerais, fertilizantes e adubos, carvão mineral, coque de petróleo e trigo (ANTAQ, 2010).

**Gráfico 11:** Distribuição das cargas movimentadas nos portos e TUPs brasileiros (2010), de acordo com o sentido da navegação.



Fonte: ANTAQ (2010). Organização: Heloisa dos Santos Reis (2011).

Outra característica importante do sistema portuário nacional é a predominância da navegação de longo curso, como já ressaltado, em relação à navegação de cabotagem. Em 2010, cerca de 73,9% do volume total movimentado foi proveniente do longo curso, enquanto a navegação de cabotagem foi responsável por 22,5%, o que contudo revela um avanço, visto que a participação da navegação de cabotagem vem aumentando nos últimos cinco anos, especialmente em face da demanda desencadeada pelo transporte dos graneis líquidos (minerais energéticos). Isto vale para o quadro geral, uma vez que, como veremos adiante, no espaço portuário de São Sebastião, especialmente no que diz respeito ao TEBAR, ocorre o contrário, com a navegação de cabotagem superando a navegação de longo curso.

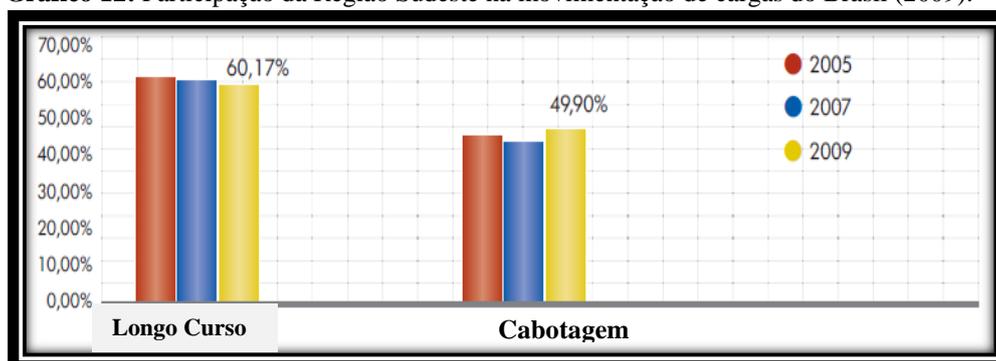
**Tabela 1:** Evolução anual (2005-2009) das movimentações de cargas por tipo de navegação no Brasil.

Ano	Longo Curso	Cabotagem	Navegação interior	Total
2005	473.057.421	150.112.048	26.249.312	649.418.781
2006	502.919.319	163.520.202	26.393.947	692.833.468
2007	559.045.893	168.455.583	27.215.179	754.716.655
2008	568.404.889	167.342.279	32.576.382	768.323.550
2009	531.277.169	170.252.551	31.401.421	732.931.141

Fonte: ANTAQ (2009).

No âmbito regional, o Sudeste, região economicamente mais dinâmica do país e na qual está inserido nosso objeto de estudo, movimenta a metade das cargas transportadas pelo modal marítimo no Brasil; em números exatos, foram em 2009, 55,2% do total geral. O tipo de carga mais importante (em volume) no âmbito nacional são as cargas gerais, as quais respondem por mais de 60% do total. Em seguida, quase que com a mesma importância, vêm os granéis líquidos, sólidos e os contêineres (57,38%, 54,1% e 53,1% do total nacional para estas respectivas cargas). Como se pode notar, há uma certa equidade na distribuição da movimentação dos diferentes tipos de cargas. No entanto, cabe destacar que os portos do Sudeste (e isso também é verdade para outras realidades regionais, mas talvez em menor escala), dentre os quais o porto de Santos destaca-se majoritariamente, possui uma hinterlândia vasta, servindo ao escoamento de mercadorias produzidas em outros estados e até mesmo regiões.

**Gráfico 12:** Participação da Região Sudeste na movimentação de cargas do Brasil (2009).



Fonte: ANTAQ (2009).

Observação: O valores referentes à navegação interior foram insignificantes.

No que diz respeito ao tipo de navegação, predominam no Sudeste as navegações de longo curso, que participam com 60,17% do total nacional. Em seguida, vem a cabotagem, cuja participação no contexto nacional chega a 49,9%. Por outro lado,

diferentemente das demais regiões brasileiras, o total movimentado nas navegações interiores é insignificante tanto para o quadro regional, tanto para o nacional. Isto talvez se deva às condições naturais da região, que conta com a presença marcante da Serra do Mar e que cuja influência natural não permite que os rios que aqui se encontram, cheguem ao mar com fácil acesso necessário para o transporte hidroviário<sup>49</sup>. Além disso, destaca-se, também, a ausência de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento eficiente de um plano de aproveitamento da capacidade hidroviária dos rios do sudeste.

### 1.3.1 A Movimentação de Granéis Sólidos

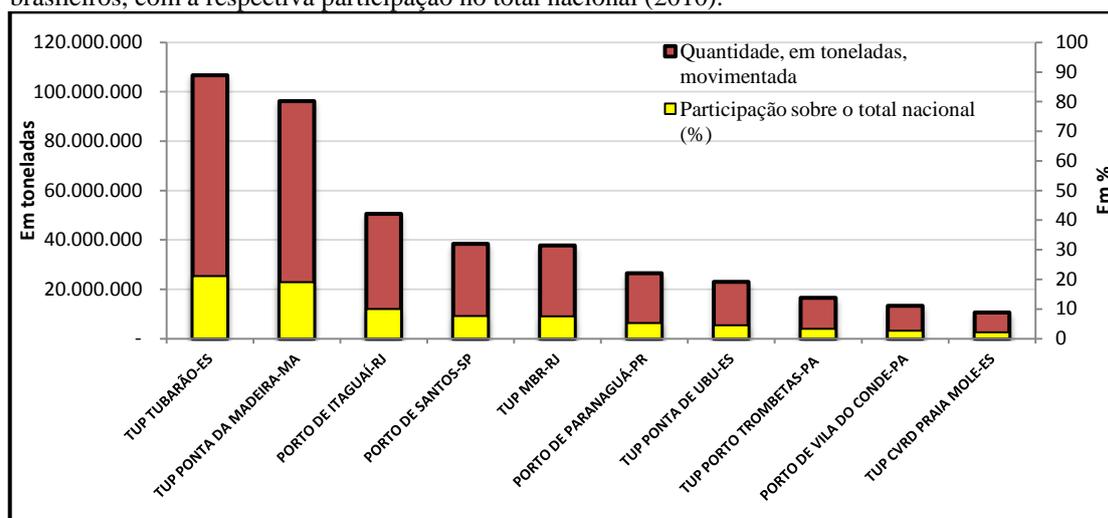
De maneira geral, os graneis sólidos representam todo tipo de carga marítima que não é embalada e que exige o uso de navios especializados, e, por conseguinte, de locais específicos para seu armazenamento. Dividem-se, basicamente, em dois grupos: ordinário (*bulk*), representados pelos cereais, fertilizantes, sal, etc e os minérios (*ore*).

A movimentação de graneis sólidos totalizou, em 2010, 505.887.090t, o que equivale a 60,67% do total nacional. Sua concentração deu-se nos Terminais de Uso Privativo de Ponta da Madeira, no Maranhão, de Tubarão, no Espírito Santo e no Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, conforme se pode melhor visualizar no gráfico 13. Cabe destacar que os dois primeiros colocados do *ranking*, que em conjunto representam cerca de 41% do total, são de propriedade da empresa Vale do Rio Doce. É possível afirmar que os graneis sólidos representam os principais produtos de exportação da economia brasileira, sendo em sua essência produtos primários, de baixo valor unitário, resultantes de atividades extrativistas e agrícolas.

---

<sup>49</sup> A hidrovía Tietê-Paraná, por exemplo, dada a esta característica natural do relevo paulista, principalmente, demandou uma interligação com os portos do estado do Paraná, como Paranaguá, fazendo deste o ponto final/inicial da rede hidroviária.

**Gráfico 13:** Distribuição espacial dos granéis sólidos movimentados nos principais portos e TUPs brasileiros, com a respectiva participação no total nacional (2010).



Fonte: ANTAQ (2010).

Sendo os granéis sólidos representados no contexto nacional, especialmente por minérios e por grãos, dentre os quais destacam-se o ferro e a soja, não é de se estranhar por exemplo que a Vale do Rio Doce e demais empresas mineradoras (muitas das quais são de alguma forma controladas pela Vale), sejam as responsáveis pela expressiva movimentação desse tipo de produto. O Terminal de Uso Privativo de Tubarão (ES), apesar de movimentar predominantemente minério de ferro (87,5%), manipula também, outros produtos, entre os quais a soja, que representa 3,5% das movimentações do referido terminal. Já no Terminal de Ponta da Madeira, geograficamente ligado ao Porto de Itaqui no Maranhão, os principais minérios movimentados foram o ferro (98% do total) e o manganês, predominantemente na navegação de longo curso. Situação parecida se repete no porto de Itaguaí (RJ), no qual o minério de ferro corresponde a 86% das mercadorias embarcadas na navegação de longo curso.

Os portos sulistas, de Paranaguá e São Francisco do Sul (tabela 2), são responsáveis pelas maiores movimentações diárias de soja (em grão e em farelo) entre os portos públicos do país (em média 15 mil toneladas por dia), perdendo apenas para o terminal privativo de Santos, líder dentre os terminais privativos para a movimentação desta *commoditie* e que chega a movimentar 24 mil toneladas de soja por dia.

**Tabela 2:** Movimentação de soja (em toneladas) nos portos públicos brasileiros, em 2008 e 2009.

Porto	Terminal	2008	2009
Paranaguá	Cais Público (Corex)	7.868.285	8.453.717
São Fco do Sul	Cais Público	2.691.893	2.727.039
Paranaguá	Cais Público (Múlt. Uso)	1.230.660	1.045.547
Ilhéus	Cais Público	129.581	134.223

Fonte: ANTAQ (2009).

De modo a ilustrar o quadro atual da movimentação de soja pelos terminais privados brasileiros, apresenta-se o *ranking* que segue (tabela 3). Destaca-se, que neste caso, que em termos de tonelagem total, o porto de Paranaguá, anteriormente citado, assume a liderança.

**Tabela 3:** Movimentação de soja (em toneladas) nos terminais privados brasileiros, em 2008 e 2009.

Porto	Terminal	2008	2009
Santos	Corex (ADM)	4.906.557	6.371.972
Tubarão	TUP Tubarão	2.817.556	4.101.874
Rio Grande	Tergrasa	2.302.052	2.801.597
Rio Grande	Bianchini	2.275.882	2.615.164
Santos	TGG	2.188.257	2.166.073
Santos	Cargill	2.336.365	1.982.372
Cotegipe	TUP Cotegipe	1.517.998	1.904.966
Rio Grande	Terminal Bunge	967.860	924.177
Santarém	Cargill	942.077	896.808
Rio Grande	Termasa	552.301	869.052
Oleoplan	TUP Oleoplan	-	418.873

Fonte: ANTAQ (2009).

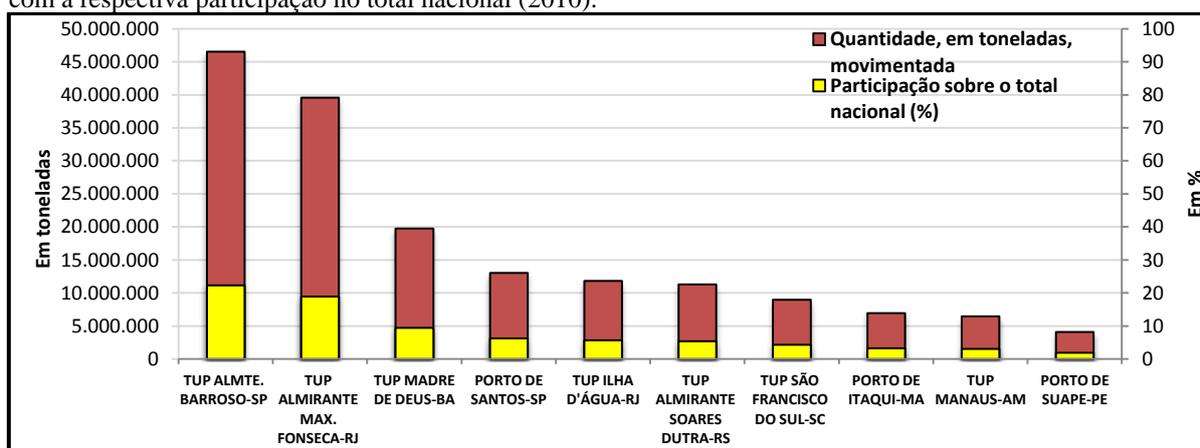
Os dados expostos nesta seção a respeito da movimentação de grãos sólidos buscam enfatizar a sua importância nos fluxos de mercadorias em escala nacional (em termos de volume, pois como enfatizado são mercadorias de baixo valor agregado), o que também, será verdadeiro para o espaço portuário de São Sebastião, no que concerne às movimentações do porto público, conforme expor-se-á mais a frente, quando ressaltaremos as suas particularidades para o estudo de caso em questão.

### 1.3.2 A movimentação de granéis líquidos

A movimentação de granéis líquidos é comandada majoritariamente no âmbito nacional pelo transporte de óleos e derivados. Eles são responsáveis pelos maiores volumes de cargas transportadas nos terminais privados, os quais responderam no ano de 2009 por 80% do transporte deste tipo de carga.

Dentre os principais terminais especializados neste tipo de granel, destacam-se aqueles vinculados à Transpetro<sup>50</sup>, empresa subsidiária de logística da Petrobrás. Destacam-se, por exemplo, em primeiro lugar no *ranking (2010)*, o TEBAR (localizado no espaço portuário de São Sebastião), responsável por cerca de 23% do total. Em segundo encontra-se o Terminal Almirante Maximiliano Fonseca (Angra dos Reis – RJ), respondendo por cerca de 19% do total movimentado e em terceiro lugar, com 9%, o Terminal Madre de Deus (Salvador – BA) – gráfico 14.

**Gráfico 14:** Distribuição espacial dos granéis líquidos movimentados nos principais portos e TUPs brasileiros, com a respectiva participação no total nacional (2010).



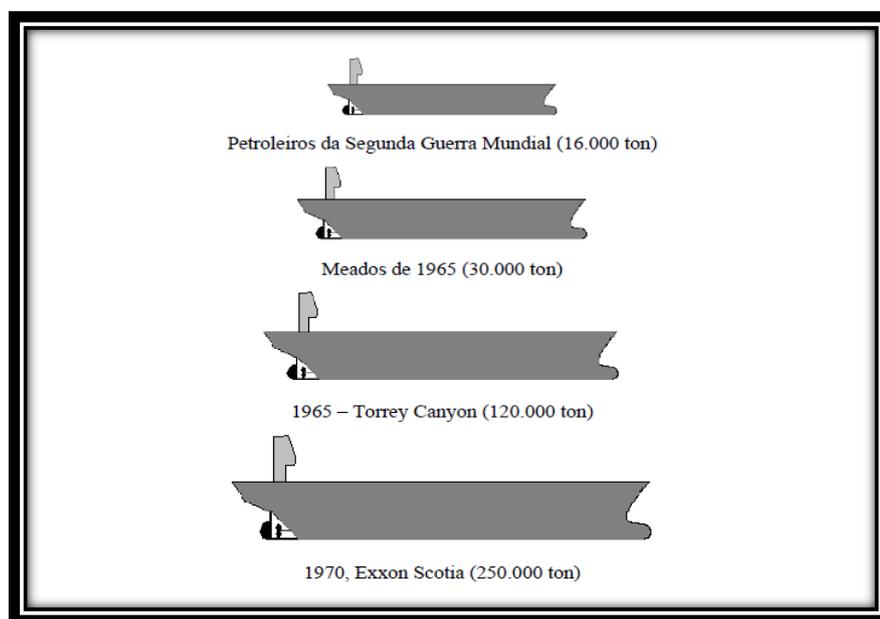
Fonte: ANTAQ (2010).

Os portos de Santos-SP, Itaqui-MA e de Suape-PE são os únicos presentes na lista dos dez principais movimentadores de granéis líquidos, respondendo, respectivamente, por 6,2%, 3,3 e 1,9% do total. O porto de Santos possui em sua

<sup>50</sup> A Transpetro, além de administrar uma grande rede de terminais marítimos, detém uma frota com “capacidade de transportar 2,9 milhões de toneladas de produtos e é formada por 52 embarcações, distribuídas da seguinte maneira: 9 navios aliviadores, para escoamento da produção de petróleo em alto mar; 10 navios para o transporte de petróleo e produtos escuros (óleo combustível e bunker); 7 navios para produtos escuros e claros (óleo diesel e gasolina), 18 navios para produtos claros; 6 navios gaseiros, para transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP); 1 unidade flutuante de transferência e estocagem de petróleo (FSO) e 1 embarcação de apoio marítimo”. Fonte: TRANSPETRO (<http://www.transpetro.com.br>, consultado em maio/2011).

pauta de granéis líquidos, produtos como: álcool etílico, óleos animais e vegetais, além de combustíveis e óleos. Já o porto de Itaquí é especializado em óleos e derivados, mas movimentou em 2009, em menor quantidade, óleo de soja. O porto de Suape movimentou, em maior parte, o gás liquefeito de petróleo, o gás de cozinha, a gasolina e o querosene de aviação.

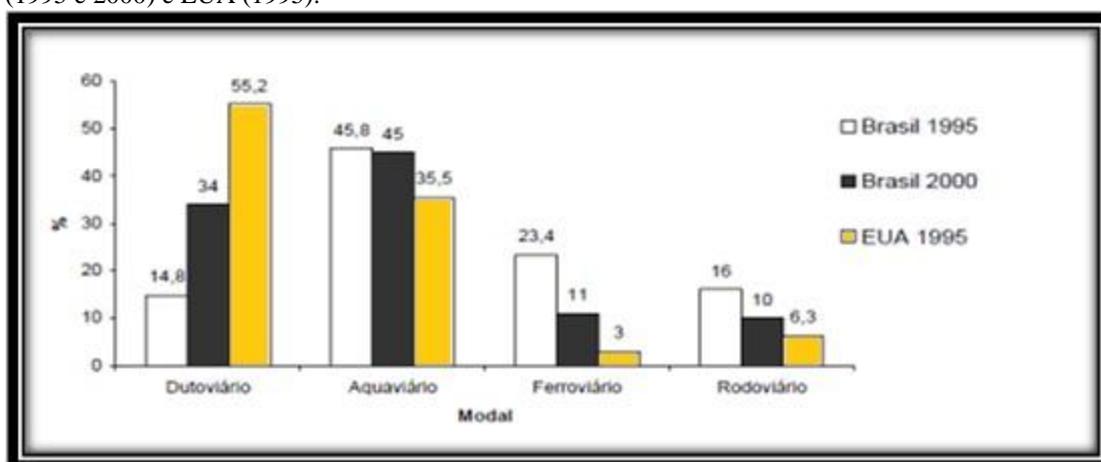
É interessante destacar que o transporte de granéis líquidos, especialmente quando nos referimos a óleos e derivados, é elucidativo da imperatividade dos processos de modernização e especialização dentro no setor de transportes marítimos. Os navios necessários para o transporte deste tipo de mercadoria adaptaram-se, ao longo do tempo, para suprir uma necessidade básica do setor, ou seja, o transporte de grandes volumes. Nesse sentido, além de os navios terem aumentado o seu tamanho (figura 6), os portos do mundo todo foram chamados a construir infraestruturas que possibilitassem a atracação dos mesmos, demandado, principalmente, grandes profundidades. Isso, como será visto em momento oportuno, consistiu em importante elemento para a explicação da atual localização do Terminal Marítimo da Petrobrás no espaço portuário de São Sebastião.



**Figura 6:** Aumento da capacidade de transporte dos petroleiros da 2ª Guerra Mundial até a década de 70. Fonte: BERRY *et al* ( 1974) *apud* SILVA (2004).

Além disso, os terminais que recebem os granéis líquidos, necessitam também estar interligados de maneira eficiente com a “hinterlândia” (representada especialmente pelas refinarias, tendo em vista que muitas vezes o petróleo é transportado em seu estado bruto), de modo que a construção de uma rede técnica, composta especialmente por dutos, é também característica do setor (gráfico 15). Os dutos apresentam-se no Brasil na forma de oleodutos e gaseodutos, em sua maioria localizados em regiões litorâneas, as quais têm a função de interligar as plataformas de atracação de navios com os terminais, e estes com refinarias e entre si.

**Gráfico 15:** Percentual de participação dos modais no transporte de petróleo e derivados no Brasil (1995 e 2000) e EUA (1995).

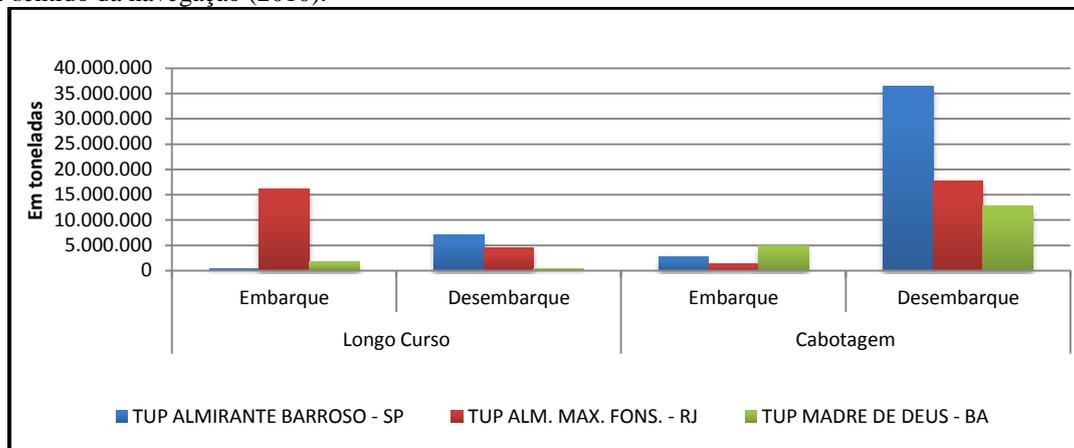


Fonte: Portos e Navios (2001) *apud* SILVA (2004).

Outro ponto importante diz respeito à origem da maior parte dos granéis líquidos movimentados no país. Conforme podemos verificar no gráfico 16, pensado para os três principais Terminais Privativos citados anteriormente, a navegação de cabotagem, com o respectivo desembarque de mercadorias é predominante. Isto nos revela duas coisas importantes: a primeira diz respeito à menor dependência do Brasil, na atualidade, em relação ao petróleo estrangeiro, tendo em vista a alta produtividade atual das principais bacias sedimentares do país, como a Bacia de Campos no Rio de Janeiro, o Recôncavo Baiano, Bacia do Espírito Santo, e a mais recentemente descoberta, a Bacia de Santos, sendo que apenas a primeira chega a produzir 80% do petróleo nacional, e todas elas localizam-se em áreas *offshore*, ou seja, em alto mar. Outro ponto a ser ressaltado, diz respeito à existência de um mercado no qual o Brasil também atua, como exportador dessa *commoditie*. Dentre os três portos, especialmente no caso do TUP Almirante Maximiliano Fonseca, no Rio de Janeiro, a

partir do qual cerca de 42% dos óleos e derivados são embarcados na navegação de longo curso.

**Gráfico 16:** Movimentação de graneis líquidos nos principais TUPs brasileiros, de acordo com o tipo e sentido da navegação (2010).



Fonte: ANTAQ (2010). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

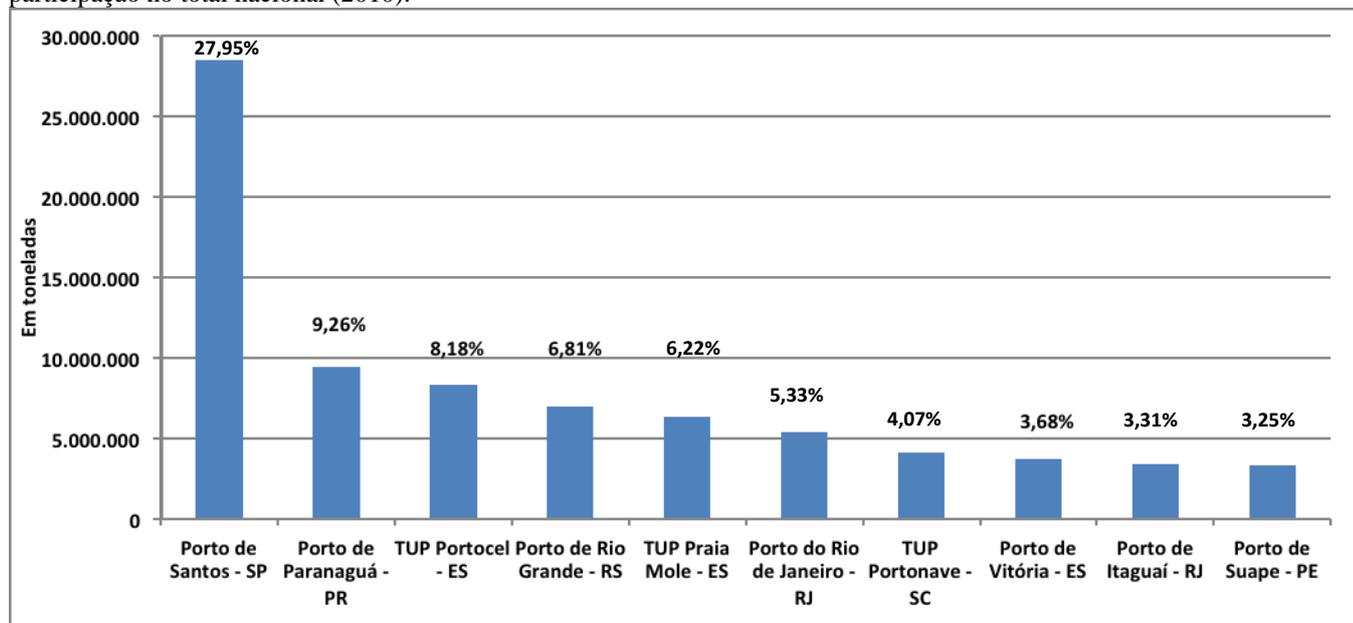
Assim, pois a movimentação de graneis líquidos em escala nacional abrange o transporte do petróleo e os seus derivados, o qual predominantemente é controlado pela Transpetro, conforme anteriormente exposto, uma empresa pertencente a PETROBRAS. O destaque dentre os terminais que possibilitam o transbordo da carga fica para o terminal privativo do espaço portuário de São Sebastião – TEBAR, ao qual dedicaremos especial atenção nos capítulos que se seguirão. De modo geral, em se tratando da geografia portuária nacional, é importante ressaltar que os terminais especializados nesse tipo de movimentação, além de conferirem luminosidade ao espaço onde estão localizados, também são altamente estratégicos para o funcionamento da economia, pois veiculam fluxos daquela que é matriz energética mundial predominante, e, por isso, englobam ações, verticais, principalmente, que emanam de escalas múltiplas e de agentes hegemônicos diversos.

### 1.3.3 Movimentação de Carga Geral

Conforme já abordado, a carga geral engloba todo tipo de mercadoria transportada pelo meio aquaviário que passa por um tipo de “empacotamento”. Na maioria das vezes, esta carga é proveniente de diferentes lugares e servindo a múltiplos destinos. Até o surgimento dos contêineres, este tipo de carga raramente

servia ao abastecimento das economias de escala, dado o seu difícil armazenamento em grandes volumes/quantidades, contudo, atualmente, isto tornou-se, não só possível, como economicamente vantajoso. Nesse sentido, destaca-se que a carga geral pode ser movimentada “solta” ou através dos contêineres.

**Gráfico 17:** Distribuição espacial da carga geral movimentada nos principais portos e TUPs brasileiros, com a respectiva participação no total nacional (2010).



Fonte: ANTAQ (2010). Organização: Heloisa dos Santos Reis (2011).

Na movimentação de carga geral solta, são os terminais privativos os que se destacam. Tomando como exemplo o ano de 2010, os TUPs movimentaram 60% das cargas gerais soltas do país, enquanto aos portos organizados couberam os 40% restantes. No entanto, quando consideramos a carga geral tanto solta quanto contêinerizada, os portos públicos ganham maior destaque, conforme evidenciado no gráfico 17.

Assim, dos dez primeiros colocados, sete são portos organizados, destacando-se, em primeiro plano, o Porto de Santos, e depois os portos sulistas de Paranaguá e Rio Grande. O primeiro chega a ser responsável por quase 28% do total de carga geral movimentada no país e concentra sua movimentação de carga geral especialmente em carga contêinerizada, correspondendo ao principal item de movimentação do porto. Ademais, em que pese o fato de a sua movimentação ser maior no sentido das

exportações (em torno de 58%), é interessante notar que não existe uma diferença muito grande em relação à parcela importada (42%).

O porto de Paranaguá, além de se destacar na movimentação de soja (granel sólido), conforme visto anteriormente, possui também uma expressiva movimentação de carga containerizada. Estas responderam, no ano de 2010, por 18,7% do total de cargas movimentadas no porto, predominando principalmente no sentido das exportações. Já o terminal privativo Portocel, pertencente à Fibria (Aracruz Celulose e Votorantin) e Cenibra, localiza-se no estado do Espírito Santo. Em 2010, produtos como madeira e celulose foram os principais participantes na pauta de exportação e importação do terminal, respectivamente.

Deste modo, entre os maiores portos em movimentação de carga geral, existem grandes diferenças, no que diz respeito à natureza das cargas. O porto de Praia Mole, por exemplo, é especializado na operação com bobinas de aço (carga geral), que também tem grande participação no porto do Rio de Janeiro. Já os portos de Santos e de Paranaguá têm a maior parte de sua movimentação concentrada na operação de carga geral containerizada. Ademais, a movimentação de carga geral concentra-se na porção sul e sudeste do país, o centro “luminoso”, enquanto no nordeste, destaca-se apenas o porto de Suape, no qual a movimentação de granéis líquidos divide o espaço com a movimentação de carga containerizada.

A movimentação de carga containerizada por um porto é, atualmente, um aspecto relevante para se determinar o seu grau de inserção no sistema portuário nacional e mundial. Os contêineres, na verdade, representaram não apenas uma inovação técnica revolucionária para o transporte marítimo, especificamente, e intermodal de maneira geral, mas também foram responsáveis por profundas mudanças no âmbito das instalações físicas e aparelhagens portuárias, de modo que “com o surgimento dos contêineres, a ordem de grandeza passou do metro cúbico para dezenas de metros cúbicos” (Genet, 1999 *apud* MMA & TSC Brasil, 2006).

Desde o final da década de 1960, o transporte marítimo foi afetado por uma série de mudanças tecnológicas cujos reflexos vão além de seus aspectos operacionais, uma vez que proporcionaram mudanças em toda cadeia logística. Nesse sentido, o advento do contêiner surge como inovação de destaque, bem como a concepção de carga unitizada

que o acompanha. Com o contêiner, salienta Camargo Júnior (1996; p.66), “foi possível uniformizar a movimentação da carga de um ponto a outro do globo, ao longo de todas as interfaces modais”.

A necessidade de unitização da carga ocorre em meados da década de 1960 depois de as companhias transportadoras passarem por diversos problemas relativos ao manuseio das cargas, os quais foram se agravando após o final da 2ª Guerra Mundial, pois a partir desse momento, o comércio entre as nações cresce muito, demandando mais serviços de transporte marítimo. Na década de 1960, agravam-se as crises de congestionamentos nos grandes portos; os navios “aprisionados” estavam gastando mais da metade do seu tempo nas operações de transbordo (descarregamentos e carregamentos).

Os contêineres conseguiram solucionar o problema da lentidão das operações de estivagem nos navios, contudo requereram algumas modificações técnicas tanto nos navios quanto nos equipamentos utilizados no cais. Os navios tiveram que aumentar de tamanho proporcionando ganhos de escala. Estes navios, chamados porta-contêineres ou navios contenedores, também são reflexos de como os contêineres desencadearam uma revolução tecnológica em toda cadeia, pois, segundo Camargo Júnior (1996), os navios porta-contêineres se apresentavam, até a década de 90, na quarta geração, todos classificados de acordo com a capacidade das embarcações, que por sua vez, demandavam equipamentos e terminais cada vez mais especializados e que operassem em grandes escalas.

A carga containerizada é “uma carga intermodal, de excelente valor agregado, operável até mesmo com o custo acima da média”. Contudo, requer também elevados investimentos de capital e espaço físico. Nesse sentido,

foi um processo que se deu, primordialmente, no transporte marítimo regular de forma a introduzir-lhe novas técnicas de manuseio, armazenamento e distribuição de cargas e até a conseqüente expansão dos serviços com a nova concepção porta-a-porta (Camargo Júnior, 1996; p.67).

O processo de containerização proporcionou uma maior facilidade no transbordo da carga (agora unitizada) entre os mais diversos modais e demandou eficiência em todas as etapas. Assim, a “facilidade encontrada no transbordo da carga

unitizada entre vários modos de transporte e a grande melhoria nas taxas de manuseio da carga foram os principais responsáveis para que novas companhias e novas rotas adotassem o contêiner.” (idem, 1996; p.82).

É evidente, portanto, que os contêineres produziram um grande impacto na geografia da produção e da circulação. De acordo com Notteboom & Rodrigue (2008) “a produção se tornou globalizada devido a um melhor aproveitamento das vantagens comparativas enquanto os sistemas de distribuição puderam interagir de maneira mais eficiente” (p. 152).

Apesar de os contêineres terem sido uma inovação pensada para o transporte marítimo, sua presença hoje pode ser notada em diversos outros modais de transporte, como o rodoviário e o ferroviário; o advento do contêiner intensifica, então, a necessidade do intermodalismo. Nos últimos 50 anos, nenhuma outra inovação no sistema de circulação de mercadorias proporcionou tantas outras “revoluções” tecnológicas, como aquelas relacionadas à introdução dos contêineres.

Devido aos grandes ganhos proporcionados pelos contêineres no transporte marítimo, a sua introdução na cadeia de transporte tem se dado de maneira cada vez mais intensa. E durante essa trajetória muitas outras inovações foram surgindo de modo a se alcançar o máximo de eficiência. Nesse sentido, como anteriormente exposto, os navios ficaram maiores e se especializaram no tipo de carga a ser transportada; os portos e as rotas marítimas, por sua vez, também tiveram que se adaptar (equipamentos portuários, sistemas de logística, integração com outros modais de transporte, especialização e diminuição da mão-de-obra). Por isso, os portos que foram capazes de atender a essas demandas foram se destacando no conjunto dos portos do mundo, e talvez, também, esse quadro possa explicar a atual importância que os portos têm dado à movimentação da carga contêinerizada, buscando as mais diversas possibilidades para se adaptarem à sua movimentação.

Conforme será visto, os contêineres possuem uma movimentação inexpressiva no contexto das cargas movimentadas no espaço portuário de São Sebastião, em seu porto público. Inclusive, a necessidade de preparo e adaptação do porto para o manejo de contêineres é uma das principais “bandeiras” levantadas no projeto de ampliação proposto em 2009 e, em debate até hoje, o qual enseja diversos conflitos entre os

agentes envolvidos com o município de maneira geral, e com a atividade portuária em específico.

#### **1.4 O Sistema Portuário Brasileiro: a Evolução da Base Normativa**

De acordo com Milton Santos o espaço também possui um conteúdo normativo, o qual também é responsável por influenciar a organização do espaço geográfico, segundo uma lógica que predominantemente serve aos interesses dos agentes hegemônicos. No presente caso, ela diz respeito ao conjunto do aparato jurídico criado para regular e administrar o transporte aquaviário. Pretendemos aqui expor sucintamente a evolução da base jurídica que regeu e rege o setor no Brasil. Isto se mostra importante, uma vez que normatizar, significa impor regras, estabelecer parâmetros e limites, organizar, geralmente sob o prisma dos sujeitos hegemônicos, pois “no período atual, a ‘organização’ das ‘coisas’ passa a ser um dado fundamental. Daí a necessidade de adoção, de um lado de objetos susceptíveis de participar dessa ordem e, de outro lado, de regras de ação e de comportamento a que se subordinem todos os domínios da ação instrumental” (Santos, 2009; p. 228).

O quadro normativo e organizacional do setor portuário brasileiro também sofre importantes transformações (quadro 1). Dentre elas, podemos citar a criação, em 1975, da Portobrás (Empresa de Portos do Brasil S.A.), a qual nasce com o objetivo de reorganizar o setor a partir da centralização e administração dos portos nacionais, inclusive os terminais privados (Mallas, 2008). Até 1990, vigorou no país o modelo de administração no qual o sistema portuário nacional era formado por portos administrados diretamente pela Portobrás, pelas Cias. Docas ou por concessionários privados e estaduais.

**Quadro 1:** Evolução da legislação portuária brasileira – 1930 – 1980.

	Principais medidas, decretos e planos	Principais atribuições dos órgãos e objetivos dos decretos
1934	Departamento Nacional de Portos e Navegação - DNPN	Modernização, fiscalização, organização dos portos e da navegação
1934	Decreto 24.559	Novo regime de concessão dos portos aos Estados ou empresas privadas
1934	Decretos diversos 24.447, 24.508, 24.511, etc.	Marco institucional e jurídico: direitos e deveres dos Ministérios; definição dos serviços prestados; uso das instalações portuárias, etc.
1958	Criação da Comissão do Plano Portuário e do Fundo Portuário Nacional	Elaboração de um Plano Portuário Nacional; disponibilidade em recursos financeiros
1963	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN	Descentralização, continuidade da liberação de inversões para o setor, elaboração de planos de desenvolvimento
1965	Criação do Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transporte - GEIPOT	Planejamento em transporte, integração dos planos setoriais
1975	Criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobrás	Administração e Gestão direta ou indireta - através das DOCAS estaduais - dos portos e das hidrovias

Fonte: Elaboração: F. Monié/GEOPORTOS. *apud* Mallas (2009).

Entre o final do século XIX e início do século XX, iniciam-se no Brasil concessões para a construção e exploração dos portos. Daquele momento até hoje verifica-se que as ações normativas e institucionais foram diversas, contribuindo para a evolução do setor, no qual sempre foi marcante a presença do Estado brasileiro. Entre 1906 e 1967, o controle e a organização do setor portuário nacional que se conformava eram exercidos pelo Governo Federal, por meio do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). Dentre as principais ações deste ministério para a regulação da atividade portuária podemos citar a criação, em 1912, da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais e da Inspeção Federal de Navegação, as quais funcionaram independentemente até a criação, em 1932, do Departamento de Portos e Navegação, cujo principal objetivo foi o de centralizar a administração das atividades relacionadas ao setor.

Em 1934, com a edição do Decreto nº 24.508 houve uma importante passo no que concerne à definição dos serviços que seriam prestados nos portos organizados, e cujas diretrizes apenas seriam mudadas em 1993, com a promulgação da Lei de Modernização Portuária, da qual falaremos mais adiante. Ademais, foram autorizadas, no mesmo ano, por meio do Decreto nº 24.559, a concessão de obras e melhoramento dos portos, seu aparelhamento e a exploração do tráfego aos governos estaduais ou entidades privadas. Isso constituiu, de fato, um grande avanço normativo, tendo em vista que tais assuntos, até aquele momento, eram disciplinados por uma lei que remontava aos anos de 1869 e 1886<sup>51</sup>, a qual dentre outras coisas não previa a ampliação das instalações portuárias, “depois da realização do projeto inicial e do encerramento da respectiva conta de capital”.

Em 1943, é criado o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC), com a função de administrar os setores portuário e hidroviário, o qual mais tarde seria substituído pelo DNPVN (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis). Com a extinção do MVOP, em 1967, já no primeiro governo militar, é criado o Ministério dos Transportes, tendo continuado junto ao DNPVN a tarefa de regulação do setor portuário, o qual também passou a estimular a criação de Companhias Docas Federais para a administração dos portos<sup>52</sup>.

Fato importante tem lugar em 1975 com a extinção do DNPVN e a subsequente criação da Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS), a qual de acordo com Kappel (s/d) consistia em

“uma *holding* que representava o interesse do governo em centralizar atividades portuárias. Desta maneira, seguindo o critério de centralização da administração pública federal vigente à época, iniciado no Estado Novo e intensificado após 1964, era consolidado o modelo monopolista estatal para o Sistema Portuário Nacional”.

Kappel ressalta, também, que pelo fato de a Portobrás explorar os portos através de subsidiárias, e ainda ser responsável pela fiscalização das concessões

---

<sup>51</sup> Lei n. 1.746. de 13 de outubro de 1869 e no inciso 4º, do § único, da art. 7º da lei n. 8.314, de 16 de outubro de 1886.

<sup>52</sup> A este quadro talvez seja interessante acrescentar, para o cenário paulista, a criação em 1964 da Comissão Especial para a Coordenação dos Serviços Portuários de Santos (Cosp), com incentivo do governo federal, e a partir da qual se buscava garantir a fluidez da circulação e a redução dos custos de operação.

estaduais e dos terminais privados, esse também foi um período de grande ineficiência nos portos brasileiros em decorrência da “burocratização” das atividades.

De maneira a diminuir as diferenças inter-regionais, o governo federal, implantou pelo menos um porto organizado por estado. No entanto, a densidade portuária continuava a ser maior nas regiões Sul e Sudeste, que contavam com instalações portuárias de médio ou grande porte. Assim, “o sistema portuário estatal contemplava um total de 36 portos, com diferentes graus de aparelhamento e de facilidades nem sempre compatíveis com os níveis de demanda por serviços portuários (Tovar & Ferreira, 2006; p. 211)”. Ademais, conforme aponta Mallas:

“na época, produtos como o ferro e grãos, entram em ascensão enquanto a expansão do parque industrial nacional acompanha o investimento em portos considerados estratégicos: Paranaguá e Rio Grande – escoamento da produção de soja dos estados do Rio Grande do Sul e Paraná; Vitória – responsável pelo escoamento da produção do quadrilátero ferrífero de Minas Gerais e o porto de Santos que se adequou a expansão da indústria paulista e ao novo padrão imposto pelo sistema marítimo mundial, ou seja, a containerização da carga” (2008; p.3-4).

A PORTOBRAS controlou o setor portuário até 1990 – momento em que foi extinta. A partir daí todo o setor de transportes, em âmbito federal, ficou subordinado ao então criado Ministério da Infraestrutura (MINFRA), criando-se, para o setor aquaviário (portos, hidrovias e navegação) a Secretaria Nacional de Transportes (SNT) e o Departamento Nacional de Transporte Aquaviário (DNTA). Com a extinção do MINFRA, em 1992, o recém empossado governo de Itamar Franco, cria o Ministério dos Transportes e Comunicações, ao qual subordinam-se a SNT e o DNTA. Esse aparato governamental administrava o setor aquaviário no país com o auxílio das Companhias Docas.

Tovar & Ferreira (2006) consideram a extinção da PORTOBRAS, um momento muito importante na história da regulação do setor portuário no país, tendo em vista que tal fato

“criou um certo transtorno administrativo, já que os portos e administrações hidroviárias diretamente controladas por ela também se extinguíram nessa mesma data. Para contornar essa situação, a União, por intermédio do Decreto 99.475, de agosto de 1990, autorizou o então Ministério de Infraestrutura a descentralizar, mediante convênio, a administração dos portos, hidrovias e eclusas

às sociedades de economia mista subsidiárias da Portobrás ou às unidades federadas, pelo prazo de um ano” (p. 211).

Com a desativação da PORTOBRAS, em 1990, o Ministério dos Transportes determinou que os portos passassem a ser administrados diretamente pelas Companhias Docas. “Ao longo do período de 1990 a 1997, foram ampliados os modelos de gestão dos portos públicos brasileiros, principalmente em virtude de processos de descentralização e de delegação para os estados e municípios” (TOVAR & FERREIRA, 2006; p. 211-212). É nesse período que será construído um novo arcabouço normativo para o setor, cujo evento central seria a promulgação da Lei 8.630/93, denominada Lei de Modernização dos Portos, de modo a suprir o “vazio” institucional decorrente da abrupta extinção da Portobrás. De maneira geral, segundo os autores anteriormente citados, entre os principais objetivos desta lei, encontram-se:

- a permissão ao setor privado para exploração da operação da movimentação portuária;
- a modernização da infraestrutura portuária;
- a redução no tempo de espera e permanência dos navios;
- a permissão para a exploração de cargas de terceiros no terminais privados;
- o estímulo à concorrência entre terminais e portos, por meio do arrendamento e;
- a adequação da mão-de-obra às novas demandas e tecnologias da atividade portuária.

Uma das principais inovações da Lei 8.630/93 refere-se à superação do modelo monopolista, inicialmente privado, e estatal, após o Regime militar<sup>53</sup>. Desta maneira, a lei tenta criar um ambiente concorrencial propício à realização das atividades portuárias sob o imperativo dos novos padrões da circulação global de mercadorias, no qual o poder público atuaria como regulador<sup>54</sup> (FARIA, 1998).

A figura do operador portuário, por exemplo, foi criada pela referida lei para passar para as mãos da iniciativa privada, o serviço de realização das operações portuárias<sup>55</sup>. Estes definem-se como pessoas jurídicas pré-qualificadas para a execução da operação portuária na área do porto organizado, podendo explorar a totalidade do porto ou apenas arrendar terminais ou serviços (Tovar & Ferreira, 2006).

---

<sup>53</sup> O texto da Lei de Modernização Portuária em seu primeiro artigo reafirma que a exploração do porto organizado pode se dar de maneira direta pela União ou mediante concessão a terceiros.

<sup>54</sup> Atualmente, cabe à ANTAQ (Agência Nacional dos Transportes Aquaviários) essa função.

<sup>55</sup> Operações portuárias: aquelas de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários (Lei nº 11.314 de 2006).

A “privatização” das operações portuárias pode se dar de três modos distintos: concessão da administração portuária, qualificação e atuação de operadores portuários privados e arrendamento de áreas e instalações portuárias<sup>56</sup>.

A reforma promovida pela Lei de Modernização Portuária irá também definir dois tipos de portos: o porto organizado e a instalação portuária de uso privativo. O primeiro diz respeito ao local onde o tráfego e as operações portuárias estão sob jurisdição de uma autoridade portuária (administração do porto) e o segundo, a área que é explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, fora da área do porto organizado.

De acordo com Faria (1998), a situação dos terminais privativos, antes da Lei 8.630/93, era bastante “crítica” uma vez que estes, apesar de concentrarem cerca de 70% da movimentação portuária nacional, deveriam pagar tarifas a favor dos portos públicos vizinhos (mesmo que não houvesse contraprestação de serviços) e também não eram autorizados a movimentar cargas de terceiros. Segundo o autor, a nova legislação corrigiu essa situação ao elevar os terminais privativos à condição de potenciais concorrentes dos portos públicos e à formalização dos chamados “contratos de adesão” possibilitou aos mesmos movimentarem também a carga de terceiros.

Segundo Faria (1998), são aspectos positivos da Lei 8630/93:

- a abertura da administração, refletida na maior participação da sociedade no processo das decisões voltadas para o porto e o início de um melhor entendimento por parte da mesma da relação entre os portos, a economia local e o cotidiano;
- a criação dos Conselhos de Autoridade Portuária - CAPs, compostos pelo poder público, usuários, operadores e trabalhadores dos portos, têm o papel consultivo, de supervisão, planejamento e deliberação. Além disso, assimilando tarefas como: homologação de tarifas, homologação do horário de funcionamento do porto, manifestação sobre os programas de investimentos e etc;
- o estabelecimento do comando unificado das operações o que buscava eliminar a duplicidade de controle das operações (estiva X capatazia), centralizando o comando das operações na figura do operador portuário;
- a multifuncionalização do trabalhador, a partir da unificação das categorias de trabalho na figura do trabalhador portuário, eliminando assim a excessiva especialização do trabalho<sup>57</sup>.

---

<sup>56</sup> O arrendamento das áreas portuárias é feito, geralmente, através de licitações, sendo pago durante um período (20 a 25 anos), e concedendo o direito de operar cargas até a entrada do navio (ARROYO, 2001).

<sup>57</sup> Este, talvez, seja um dos pontos mais críticos para os trabalhadores. Busca-se com isso superar a excessiva divisão do trabalho (a qual gera uma especialização do trabalhador), a partir da unificação da categoria. No entanto, isso acaba fazendo com que o trabalhador vire uma espécie de “coringa”, uma vez que ele pode ser chamado a realizar qualquer tipo de tarefa. Ademais, dada a resistência dos

Cabe salientar que, como em muitas outras implicações da legislação no país, de fato ainda não se pode dizer que todas as especificações da lei e os agentes criados para desempenhar funções de gestão e controle tenham poder efetivo na realização de suas atribuições<sup>58</sup>. No que diz respeito ao modo como o trabalho portuário era realizado anteriormente à referida lei, temos que “antes havia nítida divisão entre o trabalho de docas (até o costado da embarcação), exercido pela administração, e o trabalho de estiva (entre o costado e o interior dos porões), feitos pelos trabalhadores avulsos associados em sindicatos independentes” (Arroyo, 2001, p. 116). Isso muda com a nova lei, na medida em que com a delegação do comando das operações ao operador portuário (pessoa jurídica), houve uma homogeneização do trabalho, com o surgimento do “trabalhador portuário”, o qual é responsável por realizar qualquer tipo de serviço portuário, desde a capatazia, estiva, conferência e conserto até a vigilância das embarcações, tanto como empregados quanto como trabalhadores avulsos.

Outro ponto importante trazido pela Lei 8.630 foi a de criação dos OGMOS (Órgão de Gestão da Mão de Obra Portuária), com o objetivo de acabar com o monopólio da gestão da mão de obra avulsa por parte dos sindicatos. Segundo a socióloga Carla Regina Mota Alonso Diéguez<sup>59</sup>, na época da implantação da lei, a opinião do senso comum era a de que “o monopólio gerava alto custo da mão de obra, além de não haver controle da mesma por parte do operador portuário. Ou seja, com o fim do *closed-shop*<sup>60</sup>, nome pelo qual é conhecido este sistema, seria possível aumentar a competitividade dos portos nacionais tendo em vista a redução do valor da mão de obra por conta da gestão passar ao empresariado”.

No entanto, é importante, ao analisar esta questão entender que a redução no valor da mão de obra não é um resultado mágico, decorrente de uma simples mudança na forma de gestão. Pelo contrário, ela resulta de um processo, que em verdade, revela

---

próprios trabalhadores, bem como a falta de estrutura (verbas para o treinamento da mão-de-obra, por exemplo) para implantar esse objetivo ele ainda não tenha se concretizado de maneira significativa no contexto dos portos brasileiros.

<sup>58</sup> Essa, por exemplo, é uma das principais queixas dos OGMOS, tendo em vista que faltam recursos técnicos e financeiros para que os mesmos possam realizar, de fato, suas funções de gestão da mão-de-obra.

<sup>59</sup> Em matéria divulgada pela revista “Porto Gente” de 18 de agosto de 2009. Disponível em: <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=24435> (acesso em out/2010).

<sup>60</sup> Define-se como um sistema que compreende uma variedade de práticas que contém um elemento comum, o qual consiste em que, para conseguir ou manter um emprego, o empregado deve associar-se a um sindicato, ou seja, ser associado ao sindicato é uma condição para obtenção do emprego. Fonte: <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=12265> (acesso em out/2010).

uma intensificação na expropriação da força de trabalho através de mecanismos, que por exemplo, impõem a flexibilização das relações de trabalho, o que confere maior poder de comando aos empresários, e retira dos trabalhadores uma série de direitos adquiridos.

Em 1995, com o Decreto nº 1642, o governo federal descentralizou a administração da atividade portuária no país a partir de seus “setores” específicos, algo inédito até então. Nesse sentido, se as diversas instituições criadas até o momento eram incumbidas de formular diretrizes para portos, hidrovias e a navegação de maneira geral, a partir da criação da Secretaria de Transportes Aquaviários e seus respectivos departamentos, este quadro mudou. Neste momento, cada setor passou a contar com um departamento específico para o seu gerenciamento: Departamento de Portos (DP), Departamento de Hidrovias Interiores (DHI) e Departamento de Marinha Mercante (DMM), o que se mantém como uma postura governamental até o período atual, mesmo após nova reformulação do setor com a criação, em 2001, do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, da Agência de Transportes Aquaviários e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

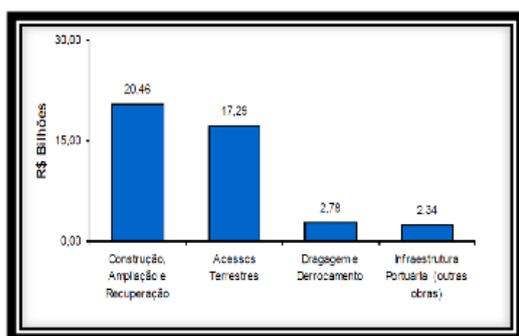
### **1.5 As Principais Demandas do Sistema Portuário Brasileiro na Atualidade**

A questão dos principais gargalos do setor portuário brasileiro torna-se crucial, sob a perspectiva de desenvolvimento do modo de produção capitalista, para uma inserção competitiva do país nas trocas comerciais internacionais, especialmente se considerarmos que os portos participam com aproximadamente 80% das relações comerciais do Brasil com o mundo (IPEA, 2010). De maneira geral, o empresariado e os técnicos especialistas no assunto apontam a existência de quatro problemas principais concernentes à infraestrutura e aos serviços portuários (gráfico 22), que são: a necessidade de dragagem e derrocamento, melhorias na acessibilidade terrestre, necessidade de ampliação, construção e recuperação e aquelas específicas da infraestrutura portuária propriamente dita (idem, 2010).

Antes de se constituírem em uma realidade de fato, tais demandas são resultado da necessidade de se criar um discurso, movido por uma racionalidade hegemônica, que corrobore a concretização dos anseios de uma determinada classe, e cuja imposição se dá de forma vertical, ou seja, ela é pensada em escalas diferentes daquelas para as quais serão “aplicadas” e que não estão comprometidas com as necessidades da formação sócio-espacial como um todo. Nesse sentido nos ensina Santos (2008) que: “objetos e ações contemporâneos são, ambos, necessitados de discursos. Não há objeto que se use hoje sem discurso, da mesma maneira que as próprias ações tampouco se dão sem discurso” (p. 87). Portanto, a necessidade de se modernizar a base técnica da infraestrutura portuária no Brasil, só pode ser entendida quando a visualizamos como uma demanda surgida em escalas mais amplas, intrinsecamente relacionadas com os interesses de reprodução do capital.

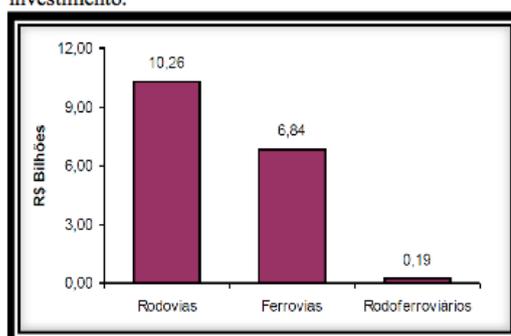
Conforme diagnóstico elaborado pelo IPEA (gráfico 18), seria necessário o investimento de aproximadamente R\$ 42,88 bilhões para a superação dos atuais gargalos dos portos brasileiros, sendo que quase 89% do montante deveria ser destinado a solucionar os problemas na acessibilidade e a necessidade de criação de novos objetos técnicos ou sua ampliação.

**Gráfico 18:** Principais gargalos dos portos brasileiros e respectivos valores necessários para investimento.



Fonte: IPEA (2010). Disponível em: <http://www.navegar-congresso.com.br/site/bin/baixar.php?id=81> (acesso em fev/2011).

**Gráfico 19:** Gargalo “Acessos Terrestres”: principais demandas e respectivos valores necessários para investimento.

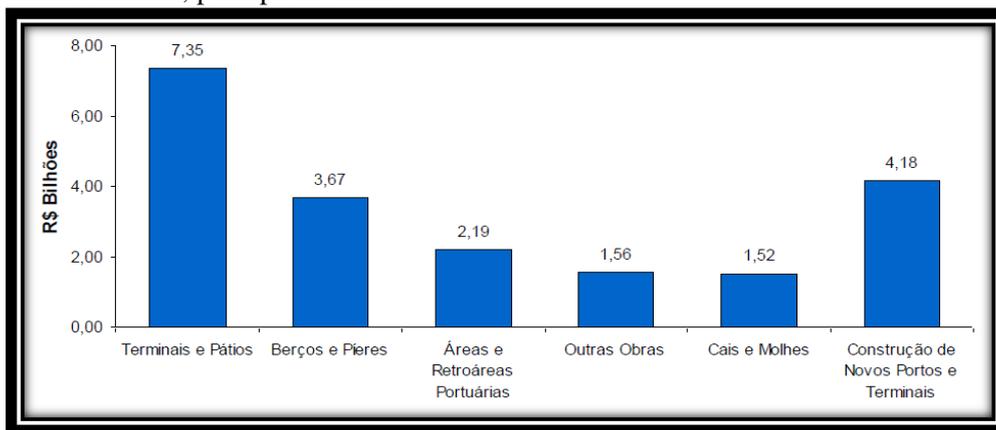


Fonte: IPEA (2010). Disponível em: <http://www.navegar-congresso.com.br/site/bin/baixar.php?id=81> (acesso em fev/2011).

Os gráficos 19 e 20 evidenciam que, além da necessidade de construção de novos portos, os atuais terminais e pátios não estão plenamente preparados para o manejo das mercadorias ou recepção dos equipamentos necessários para a realização da movimentação de cargas. Ademais, tendo o Brasil priorizado o modal rodoviário como integrador dos circuitos de produção e circulação em território nacional,

também não é de se espantar que esta rede técnica também esteja saturada, necessitando, portanto, de novos investimentos. Por outro lado, nossos portos também demandam a integração viabilizada pela ferrovia, privilégio de alguns portos, como Santos, Rio de Janeiro, Vitória e etc., mas que está presente em grande peso nos maiores portos do mundo, visto que a ferrovia é um meio de transporte mais barato e eficaz para diversos tipos de cargas.

**Gráfico 20:** Recursos necessários para adequação dos portos brasileiros a demandas atuais e futuras, por tipo de obra.



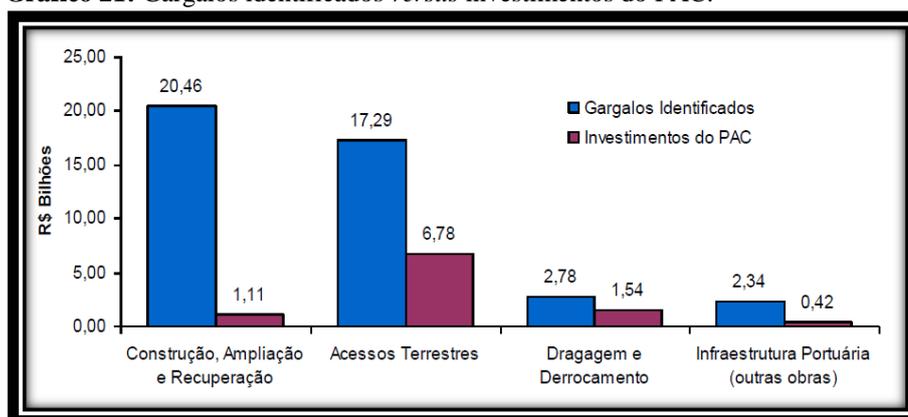
Fonte: IPEA (2010). Disponível em: <http://www.navegar-congresso.com.br/site/bin/baixar.php?id=81> (acesso em fev/2011).

O transporte ferroviário é atualmente, no Brasil, um setor controlado pela iniciativa privada, decorrente de um processo que teve início em 1996 com a privatização das ferrovias nacionais através de concessões. Entre os atuais controladores deste sistema de linhas estão grupos econômicos ligados à exportação, cujos produtos são escoados por meio dos portos marítimos. Ademais, ainda é baixo o nível de integração de nossas linhas ferroviárias com os demais países latino-americanos, em virtude de um entrave técnico, representado pela diferença de bitola entre as composições, fazendo-se necessário o transbordo da carga nos pontos fronteiriços (Arroyo, 2001).

Se por um lado as demandas atuais para os portos brasileiros são muitas, o modo como elas vêm sendo tratadas pelo governo, sugere uma exígua “vontade política” no sentido de resolver, de fato, os problemas. Ao contrário, são tomadas diversas medidas, as quais, de maneira geral, buscam apenas minimizar os problemas. Isto está evidenciado no gráfico 21, a partir de uma comparação entre os

investimentos necessários para a resolução dos problemas e o que de fato está sendo investido pelo governo através, principalmente do Programa para Aceleração do Crescimento (PAC)<sup>61</sup>, durante o período de 2007 a 2010. De modo geral, os investimentos são muito menores do que as demandas levantadas para o setor, sendo que os investimentos mais relevantes dizem respeito à melhoria na acessibilidade e manutenção dos leitos de atracação, por meio dos serviços de dragagem.

**Gráfico 21:** Gargalos identificados *versus* investimentos do PAC.



**Fonte:** IPEA (2010). Disponível em: <http://www.navegar-congresso.com.br/site/bin/baixar.php?id=81> (acesso em fev/2011).

Do ponto de vista das empresas, além dos empecilhos técnicos acima citados, são problemas comuns nos portos brasileiros, na atualidade, a ineficiência burocrática e de gestão, especialmente em relação aos procedimentos para a liberação de cargas e às greves que usualmente são responsáveis por paralisar as atividades da Receita Federal. Outros problemas levantados dizem respeito a horário de funcionamento das aduanas (consideram que deveria ser maior), alto custo de estiva e capatazia, dentre outros (IPEA, 2010). No entanto, se do ponto de vista das empresas (e, portanto, do capital) há uma grande deficiência técnica na infraestrutura portuária brasileira, caberia salientar que tal situação também é comum a uma série de outras demandas,

<sup>61</sup> O PAC é um programa criado pelo Governo Federal, em 2007, que engloba um conjunto de políticas econômicas, planejadas para os quatro anos seguintes, e que tem como objetivo acelerar o crescimento econômico do Brasil, prevendo investimentos totais de R\$ 503,9 bilhões até 2010, sendo uma de suas prioridades o investimento em infraestrutura, em áreas como saneamento, habitação, transporte, energia e recursos hídricos, entre outros. Foram destinados inicialmente R\$ 58,3 bilhões em investimento para o setor de Logística, distribuídos da seguinte forma: R\$ 33,4 bilhões para *rodovias*, R\$ 7,9 bilhões para *ferrovias*, R\$ 2,7 bilhões para *portos*, R\$ 3,0 bilhões para *aeroportos*, R\$ 700 milhões para *hidrovias* e R\$ 10,6 bilhões para *marinha mercante*. Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Programa\\_de\\_Acelera%C3%A7%C3%A3o\\_do\\_Crescimento](http://pt.wikipedia.org/wiki/Programa_de_Acelera%C3%A7%C3%A3o_do_Crescimento) (acesso em fev/2011).

inclusive mais urgentes, da população brasileira como um todo (saneamento básico, pobreza, educação e etc). Nesse sentido, caberia questionar a relevância social de tais investimentos, posto que, em sua maioria, são feitos com dinheiro público<sup>62</sup>, e, portanto, deveriam, em tese, trazer benefícios sociais generalizados.

Por fim, no mapa 1 foi elaborada uma síntese com os principais portos públicos e terminais privativos do Brasil, em termos de quantidade de carga movimentada, tendo em vista que é nesse contexto (escala nacional) que buscaremos inserir nosso objeto de estudo, acerca do qual começamos a tratar especificamente, nas próximas páginas.

---

<sup>62</sup> As redes de transporte constituem verdadeiros sistemas de engenharia, compostos especialmente por capital fixo, imobilizado no espaço, que realiza às suas etapas de produção e consumo de maneira concomitante a partir do seu uso. Disso decorre a baixa atratividade dos investimentos nesse setor, apesar de estratégico. Assim, a função de investimento é desempenhada, na maioria das vezes, pelo Estado (Harvey, 2002).



**Mapa 1:** Localização dos cinco principais portos e terminais de uso privativo (TUPs) do sistema portuário brasileiro, de acordo com a movimentação de cargas em 2009.



**Obs:** Os números abaixo das setas indicam a colocação no ranking de movimentação de mercadorias (em toneladas).  
**Fonte:** Google Maps (2011), ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011). Imagens: (ANTAQ e Cias. Docas).

# 2

## O espaço portuário de São Sebastião

## 2. O ESPAÇO PORTUÁRIO DE SÃO SEBASTIÃO

---

De acordo com RODRIGUE & SLACK (1998), “considerando as características do transporte marítimo, a localização dos portos é restrita a um limitado leque de sítios, muitas vezes definidos pela geografia. A maioria dos portos deve seu estabelecimento inicial ao seu sítio, especialmente os antigos”. Assim, os referidos autores identificam oito possibilidades de sítios portuários (figura 7) que abarcam tanto os portos continentais (aqueles relacionados a um grande corpo fluvial e a uma vasta hinterlândia terrestre) como os marítimos (aqueles com acesso direto ao mar). Nesse contexto, o espaço portuário de São Sebastião estaria situado em uma área portuária do tipo protegida, sendo a proteção dada pela Ilha de São Sebastião (município de Ilhabela).

Por outro lado, defini-lo de acordo com sua situação<sup>63</sup> mostra-se uma tarefa mais difícil, tendo em vista que ao seu legado histórico (decorrente da sua importância econômica em momentos muito específicos da história de ocupação do litoral brasileiro), deve se somar a sua importância econômica atual, a qual é revelada, de um lado, pela tentativa do porto público de tornar-se um veículo de desenvolvimento para a região do Vale do Paraíba, mais adaptado às demandas atuais do comércio internacional, como por exemplo, para a movimentação de contêineres e, do outro, pelo TEBAR, cuja posição chave na rede de transporte e distribuição de óleos e derivados já está consolidada, e que tende a expandir-se, especialmente com as descobertas de novas reservas petrolíferas na Bacia de Santos, da qual está geograficamente próximo.

---

<sup>63</sup> A situação de um porto estaria relacionada a como o mesmo, a partir de seu sítio, se insere nos fluxos de circulação que busca veicular, o qual de maneira geral nos remete a escalas geográficas mais amplas do que aquelas relacionadas ao seu sítio propriamente dito.



Figura 7: Tipologia de sítios portuários, de acordo com Rodrigue & Slack (1998).

No que diz respeito ao seu nível de desenvolvimento, classificação proposta pela UNCTAD (Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento), em 1990, com o principal objetivo de ser um instrumento de orientação das políticas para o setor portuário e na qual os portos são vistos a partir da sua organização interna e as suas estratégias de desenvolvimento (tabela 4), observamos duas situações distintas para o espaço portuário de São Sebastião. Quando consideramos apenas o porto público, vemos um porto de Primeira Geração, no qual apesar de serem oferecidos alguns serviços aos usuários, não existe um crescimento e desenvolvimento espacialmente relevante de seus fixos, de modo que a sua localização atual ainda se restringe à área original do sítio portuário.

**Tabela 4:** Tipologia dos modelos portuários das três gerações (UNCTAD), de acordo com LAXE (2005).

	<b>Primeira Geração</b>	<b>Segunda Geração</b>	<b>Terceira Geração</b>
<b>Estratégia de desenvolvimento portuário</b>	Carga granel; portos de intercâmbio de transportes	Granéis sólidos e líquidos; Transporte, centro comercial e industrial.	Carga granel containerizada. Centro de transporte integrado/plataforma logística para o comércio internacional.
<b>Alcance das atividades</b>	Carga, descarga, armazenagem, serviços de navegação. Cais e áreas marítimas limítrofes	Carga, descarga, armazenagem, serviços de navegação. Transformação da carga: serviços industriais e comerciais relacionados com o tipo de navio. Maior área portuária.	Carga, descarga, armazenagem, serviços de navegação. Transformação da carga: distribuição da carga e informação. Atividades logísticas. Terminais e ampliação do porto em direção às áreas adjacentes.
<b>Características organizativas</b>	Atividades independentes dentro do porto. Relação informal entre o porto e seus usuários.	Maior relação entre porto e usuário. Escassa relação entre atividades portuária. Pouca relação entre o porto e municípios limítrofes.	Unidade da comunidade portuária. Integração do porto por meio da cadeia de comércio e transporte. Estreita relação entre porto e cidade. Maior organização portuária.
<b>Características de produção</b>	Fluxo de carga; Serviço individual; Baixo valor acrescido.	Fluxo de carga. Transformação da carga. Serviços combinados. Melhora do valor acrescido.	Fluxo de informação e carga. <i>Package</i> de múltiplos serviços. Alto valor acrescido. Tecnologia/ know-how.
Fonte: LAXE (2005). Disponível em: <a href="http://www.revistasice.com/">HTTP://www.revistasice.com/</a> , (consultado em outubro de 2009).			

No entanto, ao considerarmos o Terminal Marítimo da Petrobrás, verificamos uma maior complexidade no que diz respeito à situação e ao desenvolvimento do espaço portuário, uma vez que para a sua operacionalização o terminal demandou uma organização espacial específica (loais para construção dos tanques, para a passagem das tubulações e etc), os quais, como será visto adiante, são marcantes no sítio urbano de São Sebastião. Portanto, nesse caso, concluímos que o terminal privativo constitui um objeto técnico (porto) de Segunda Geração. Ao considerarmos o espaço portuário em sua totalidade, portanto, evidenciamos que o mesmo é composto por dois objetos de nível técnico e organizacional distintos, os quais possuem uma vida praticamente independente um do outro. Nesse sentido, o espaço portuário em questão deve ser entendido como um espaço híbrido, no qual convivem objetos técnicos de

complexidades distintas, e ao qual não se aplica isoladamente nenhuma das classificações propostas pela UNCTAD.

## **2.1 Localização da área de estudo e caracterização geográfica**

O espaço portuário de São Sebastião está localizado no município de São Sebastião, no litoral norte do estado de São Paulo. O município em que se insere nosso objeto de estudo dista cerca de 213 km de São Paulo, 260 km do Rio de Janeiro e 100km de Santos. Possui, de acordo com o IBGE (2010), uma área de aproximadamente 400 km<sup>2</sup> e faz limite ao norte com Caraguatatuba, a sudoeste com Bertioga e no planalto na direção noroeste com o município de Salesópolis (mapa 2). Separa-se da Ilha de São Sebastião (município de Ilhabela) pelo Canal de São Sebastião, o qual constitui-se em um porto natural, devido à proteção oferecida pela mesma e estende-se paralelamente entre esta e o continente, acompanhando a direção estrutural brasileira NE-SW por cerca de 20 km.

Segundo a setorização do litoral paulista proposta por Ab'Sáber (2006), o litoral norte do estado de São Paulo e, por conseguinte, o de São Sebastião apresenta “sucessivas baías e enseadas de porte pequeno e médio, por entre esporões florestados da Serra do Mar”. Caracteriza-se também por ser “o litoral mais recortado do país, estabelecido em rochas cristalinas decompostas, dominadas pelas florestas atlânticas”. Ocorrem também “pequenos feixes de restingas no fundo das baías e enseadas, bem como praias bravas e praias mansas, respectivamente em areias grossas ou largos estirâncios de areia fina” (p.103). Deste modo a faixa litorânea do Sudeste, intimamente relacionada com a presença marcante da escarpa da Serra do Mar, alterna em sua extensão feições do cristalino (granitos e gnaisses) e pequenas planícies sedimentares do Quaternário “com a presença de inúmeras praias e areias, separadas entre si por promontórios” (Silva, 1975; p. 17).

O município de São Sebastião forma uma saliência para leste, em frente à Ilha de São Sebastião, voltando depois a desenvolver sua linha costeira no sentido leste-oeste, “permitindo que de algumas praias de São Sebastião, conforme sua orientação particular, se veja o pôr do sol *`sobre o mar`*, enquanto de outras se possa ver a lua cheia nascer sobre as águas” (Cunha, 1996; p. 214-215).

A Ilha de São Sebastião, responsável pelo abrigo do sítio portuário, é uma ilha continental elevada em um grande *horst*<sup>64</sup> e está tectônica e erosivamente separada da Serra do Mar pelo Canal de São Sebastião (Ab'Sáber, 2006). A presença da escarpa tectônica da Serra do Mar (com níveis altimétricos que variam entre 800 e 1000 m de altitude) é marcante no município, sendo que em alguns trechos a distância média entre esta e a linha de costa, (com extensão de cerca de 100 km) chega a ser de apenas 8 a 9 km, o que atua como um fator central para o entendimento das limitações para o uso e a ocupação do território municipal e, por conseguinte, da expansão de determinadas atividades econômicas. As planícies que se formam neste curto espaço costumam ser mais extensas nas proximidades dos municípios de Caraguatatuba e Bertioga, atingindo alguns quilômetros de “sertão” (Silva, 1975; Cunha, 1996), contudo, não passam, na área de estudo de “pequenas planícies de aluviões terrestres ou praias estreitas, alojadas nas reentrâncias das baías e sacos, ou nas águas tranquilas dos canais de separação das principais ilhas” (França, 1951; p. 18).

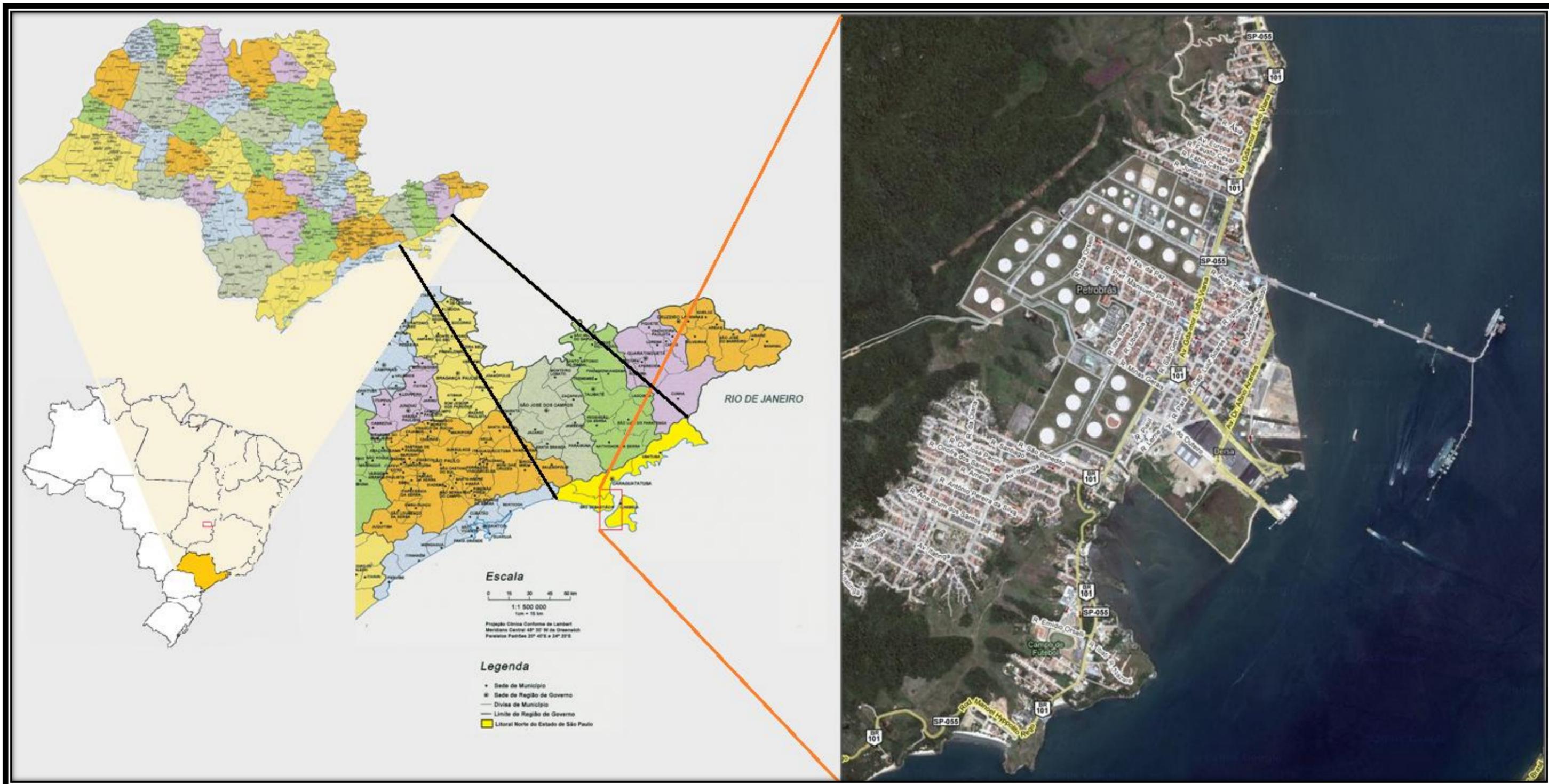
Outra característica peculiar ao município diz respeito à presença do Parque Estadual da Serra do Mar<sup>65</sup>, o qual cobre aproximadamente 75% do território municipal (aproximadamente 30.000ha), em virtude de sua riqueza ecológica representada pela existência da Floresta Ombrófila Densa, mais conhecida como “Mata Atlântica”, bem como dos demais ecossistemas que a ela estão associados, como manguezais, restingas, e etc. No entanto, se por um lado a delimitação de uma área de proteção atua no sentido de servir aos novos padrões de sustentabilidade, decorrentes da consciência ambiental construída com maior força nas últimas décadas, cujo cerne passa a ser a necessidade de se engendrar esforços para a proteção das áreas naturais remanescentes, isso por si só não é/foi suficiente para conter as tensões ocasionadas pela exiguidade de espaço característica do município, dadas as suas condições geomorfológicas. Ao contrário, acaba atuando no sentido de exacerbá-las,

---

<sup>64</sup> Um *horst* é a designação dada em geologia estrutural e em geografia física a um bloco de território elevado em relação ao território vizinho por ação de movimentos tectônicos.

<sup>65</sup> “O Parque Estadual da Serra do Mar (PESM) é a maior Unidade de Conservação de proteção integral do litoral brasileiro. Criado em 1977, seus 315.390 hectares abrangem parte de 23 municípios, desde Ubatuba até Pedro de Toledo, incluindo Caraguatatuba, São Sebastião, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe e, no planalto, os municípios de Cunha, São Luiz do Paraitinga, Natividade da Serra, Paraibuna, Salesópolis, Biritiba Mirim, Mogi das Cruzes, Santo André, São Bernardo do Campo, São Paulo e Juquitiba. Devido à sua enorme extensão, o PESHM é gerenciado por meio de oito núcleos administrativos: Cunha, Santa Virgínia e Curucutu no planalto, e Picinguaba, Caraguatatuba, São Sebastião, Cubatão e Pedro de Toledo no litoral”. Fonte: <http://www.sitiosofrancisco.org.br/modules/parceiros/item.php?itemid=3> (acesso em mar/2011).

ainda mais, quando consideramos a coexistência de diversas atividades econômicas, como a “estocagem e transporte de petróleo, movimentação de cargas no porto público, pesca artesanal e pesca industrial, turismo, especulação imobiliária, além de outras associadas, que vivem em um estágio de competição e contradição, entre si e em relação ao espaço físico/ecológico” (Cunha, 1996; p.217).



Mapa 2: Localização da área de estudo (espaço portuário de São Sebastião (SP/Brasil): Obs: Mapas do Brasil e do estado de São Paulo (sem escala). Fontes: IBGE, IGC e Google Maps. Organização: Heloisa dos Santos Reis (2010). VEF também ANEXO A.

O sítio portuário de São Sebastião está localizado no canal de São Sebastião, entre o continente e a Ilha de São Sebastião e tem sua origem relacionada à formação da estrutura continental e de ilhas próximas à costa, dentre as quais a maior é a Ilhabela (Ilha de São Sebastião). O canal (figura 8), como já abordado, constitui-se em um porto natural, devido à proteção oferecida pela Ilha e estende-se paralelamente entre esta e o continente, acompanhando a direção estrutural brasileira NE-SW por cerca de 20 km. No que diz respeito à distribuição das larguras do canal, tem-se que:

“a sudoeste, tomando como referências a Ponta do Toque-Toque, no continente e a Ponta da Sela, na Ilha, possui 7,4 km de largura. Navegando-se para NE alcança-se o trecho mais estreito, entre a Ponta do Araçá, no continente e a Ilha das Cabras, junto a Ilha de São Sebastião, com 1,9km. Nesse ponto o canal inflete em direção ao norte e, pouco depois, entre o Bairro de São Francisco, no continente e a Praia de Siriuba, na Ilha, alarga-se para 6,4km. Em seu extremo oposto, em direção à Enseada de Caraguatatuba, entre a Ponta do Arpoar, no continente e a Ponta das Canas, na Ilha, estreita-se um pouco, com uma largura de 5,4km” Silva (1975; p. 15).



**Figura 8:** Vista geral do Canal de São Sebastião entre o continente e a Ilhabela a partir de uma imagem de satélite. O canal possui cerca de 25 km de extensão, largura variável entre 1,9 e 7,4 km e profundidades máximas entre 20 e 25 metros ao sul e entre 18 e 20 metros ao norte. Fonte: Google Earth (2011). Obs.: imagem de 2009.

Uma das principais características do sítio portuário decorrente das características naturais de canal é a distribuição das profundidades, as quais podem chegar a mais de 30m (apesar de também existirem junto à costa profundidades inferiores a 5 metros), o que o torna um porto natural inserido entre as melhores regiões portuárias do mundo, favorável à

circulação de diversos tipos de embarcações<sup>66</sup>. Há muito tempo as excelentes condições do ancoradouro são conhecidas, seja através de relatos dos navegantes que por lá passaram, seja por meio dos estudos técnicos já desenvolvidos para a área, como podemos visualizar nos trechos que seguem:

“não se pode desejar melhor nem mais tranquilo ancoradouro que o canal de São Sebastião. Rodeado por terras muito elevadas, os navios aí estão como em um tanque.” (Cosmógrafo português Manuel Pimentel – 1710 *apud* PIPC, 2009).

“... e dá bom surgidouro às embarcações por seu fundo vasoso, ... e puderem sair a toda hora, tanto pela entrada do norte como pela do sul...” (J.C.R. Milliet de Saint-Adolphe, em seu “Dicionário Geográfico, Histórico e Descritivo do Imperio do Brasil” – 1845 *apud* PIPC, 2009).

“O Porto de São Sebastião atende a todas as condições para ser um porto de excelência, pois conta com um canal largo e profundo, protegido da ação violenta do mar, acessível tanto do lado oceânico quanto terrestre, com capacidade para abrigar navios de grande tonelagem... Estas vantagens naturais são encontradas em poucos pontos do globo e somente neste local em todo o litoral leste da América Latina.” (Estudo da Brasconsult – 1972 *apud* PIPC, 2009).

Duas correntes oceânicas, uma na direção sudoeste – nordeste e a outra no sentido contrário, mas em menor velocidade, são responsáveis pelo equilíbrio existente nas condições locais do canal (Kvinge, 1967 *apud* Silva, 1975). Juntas elas são responsáveis por “varrer” os sedimentos do canal mantendo assim sua profundidade natural; outro fato que pode contribuir para isso é a baixa expressividade da rede de drenagem no município<sup>67</sup>, visto que os rios são agentes de transporte de sedimentos por excelência. Assim, a existência dessas correntes oceânicas contribuem para a baixa turbidez das águas oceânicas em São Sebastião.

O regime de circulação dos ventos, mesmo em ocorrências mais violentas como aqueles que sopram na direção SW, associados a períodos de turbulência após calmarias e forte calor, favorecem a “calmaria” característica do canal, o que mais uma vez deve-se à proteção oferecida pela Ilha de São Sebastião, através de seu relevo também marcadamente escarpado cujas altitudes chegam a 1000m ( na porção norte da ilha) a 1300m (na porção sul). A influência da orografia da Ilha de São Sebastião somada a da

---

<sup>66</sup> Para fins de comparação, podemos citar como exemplos: Porto de Santos possui profundidades que variam entre 12,5 e 13,5m; o Porto do Rio de Janeiro conta com profundidades entre 6 e 12m; o Porto de Itajaí com 8m.

<sup>67</sup> A bacia mais expressiva é a do rio Juqueriquerê nos limites entre Caraguatatuba e São Sebastião.

Serra do Mar também influencia na existência de ventos que aparentemente sopram na direção NE e SW. De acordo com Silva (1975) “a configuração topográfica local obriga sempre os ventos reinantes e, conseqüentemente as pequenas vagas resultantes a atravessarem o canal em sua direção geral, mesmo aqueles que sopram, afastando-se dela, embora com variantes de cerca de meio quadrante” (p. 18-19).

A amplitude máxima para o desenvolvimento das marés chega aos 3 metros, sendo que, nos períodos de cheia, as águas do Canal podem alcançar alguns trechos da planície sedimentar, podendo também ocorrer “vazantes acentuadas que deixam a descoberto os baixios, particularmente entre o Bairro de São Francisco e a Ponta do Araçá” (idem, 1975; p. 22).

Essas são, de maneira geral, as principais características naturais do Canal de São Sebastião, as quais foram decisivas para que a “vocaçãõ portuária” do espaço em questão pudesse ter aflorado, o que pode ser constatado pelo fato de o mesmo estar sendo utilizado com esta finalidade desde o início da sua colonização, cujas origens remontam ao século XVI. No entanto, no decorrer da história de sucessão dos meios geográficos há de se verificar que apesar de, em muitos casos, as condições naturais atuarem como desencadeadoras do impulso inicial para a ocupação e transformação do espaço, elas por si só, não conseguem imperar de maneira absoluta e, muito menos, indefinidamente.

Nesse sentido, a história - e o caso em tela será bastante elucidativo desta assertiva, consiste em uma ferramenta-chave para que possamos identificar as condições e, principalmente, os agentes que contribuíram para a produção do espaço, em sua “acumulação desigual de tempos”, e que através de suas ações, omissões, intencionalidades, bem como da base técnica disponível, foram os responsáveis por definir sua “luminosidade” ou “opacidade” no quadro de uma totalidade em movimento.

## **2.2 Meios de Circulação e rede de transportes**

No que concerne aos meios de acesso à região podemos, desde já, adiantar que eles consistem em seu principal “ponto de estrangulamento”. Tal afirmação baseia-se no fato de que, se por um lado, a região oferece condições excelentes para o desenvolvimento da navegação marítima, por outro, tais condições sempre contrastaram com as dificuldades de se ultrapassar a barreira formada pela escarpa da Serra do Mar, a qual separa todo o litoral dos principais centros produtores e consumidores localizados no planalto.

Desta maneira, em face das barreiras naturais, bem como da ausência de políticas públicas que pensassem o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária para a região, assunto que será tratado melhor em momento oportuno, tem-se que, atualmente, o acesso ao município de São Sebastião é feito, apenas por meio de alguns eixos rodoviários, ou seja, não existe uma rede de rodoviária ou mesmo multimodal que atenda à região. Destaca-se apenas para fins de integração e circulação local “uma única rodovia ao longo da costa com pequenos apêndices municipais” (Silva, 1975; p. 82), a qual atualmente integra a chamada rodovia Rio-Santos (BR 101/SP 055). Esta rodovia, que “acompanha a linha da costa correndo ao longo das praias e costões, contornando os maciços insulares ou transpondo os inúmeros promontórios e esporões, prolongamentos da escarpa” (idem, 1975; p. 82), permite o acesso à região do Litoral Norte paulista a partir do estado do Rio de Janeiro e da a Baixada Santista.



**Figura 9:** Principais acessos viários do município de São Sebastião. As vias principais estão destacadas em amarelo. Fonte: Adaptação da aluna a partir das imagens de satélite do Google Earth (2007). Escala aproximada: 1:500000.

O trecho da rodovia Rio-Santos que passa pelo município de São Sebastião, recebe o nome de Manoel Hipólito do Rego (ou Guarda Mor Lobo Viana). Predominam em sua extensão apenas duas faixas para o tráfego, sendo uma em cada sentido. Destacam-se como problemas para a sua utilização:

- a sua dupla utilização como rodovia e como meio de acesso à rede viária urbana local, fazendo com que a rodovia tenha em alguns trechos, característica predominantemente de via urbana;
- decorrente do exposto acima, a utilização da rodovia Rio-Santos, como a principal avenida da cidade, ao longo da qual encontram-se diversos tipos de estabelecimentos comerciais urbanos, o que faz com que, em alguns períodos do ano haja a necessidade de restrição ao fluxo de veículos, no que tange aos veículos de grande porte;
- em muitos trechos, além da sinuosidade das curvas que integram a rodovia, contribuem para a dificuldade de acesso a falta de acostamentos para os veículos, especialmente quando consideramos que a maior intensidade de fluxos dá-se no sentido de quem vem da cidade de Caraguatatuba, trecho no qual tal característica é predominante.



**Foto 1:** Vista parcial da rodovia SP 055 em São Sebastião (avenida Guarda Lobo Mor – sentido Caraguatatuba), único modo de alcançar o porto por meio terrestre. Destacam-se a existência de apenas uma faixa para o tráfego, bem como ausência de uma faixa para acostamento. Autor: Heloisa dos S. Reis (2008).



**Foto 2:** Vista parcial da rodovia dos Tamoios nas proximidades da descida da Serra de Caraguatatuba, principal modo de chegar a São Sebastião a partir da cidade de São Paulo e do Vale do Paraíba. Autor: Aparecido José Alves Jr. (2011).



**Foto 3:** Vista parcial da rua de acesso ao porto público de São Sebastião, com destaque para os silos de armazenamento da empresa Malteria do Vale. Autor: Heloisa dos S. Reis, 2008.



**Foto 4:** Início do trecho de Serra na altura de Caraguatatuba, sentido obrigatório para chegar a São Sebastião por meio da Rodovia dos Tamoios. Autor: Heloisa dos S. Reis (2011).

A rodovia dos Tamoios (SP 099) representa o principal meio de comunicação com São Sebastião, e, conseqüentemente, dos demais municípios da região, com a hinterlândia produtiva, localizada predominantemente no planalto. A rodovia dos Tamoios possibilita a ligação do litoral norte com o centro dinâmico da economia do país, uma vez que dá acesso

à Rodovia Presidente Dutra (BR 116) e ao sistema Carvalho Pinto/Ayrton Senna, a partir dos quais tem-se acesso tanto à Grande São Paulo quanto ao Rio de Janeiro, passando-se, obrigatoriamente, pelo município de Caraguatatuba, após transpor-se um trecho de serra, com aproximadamente 15km de extensão. Outro meio de acesso à rodovia dos Tamoios é dado pela rodovia Mogi-Dutra, com a ressalva de que não é indicada ao tráfego de veículo de grande porte, tal como os caminhões que fazem a interligação do espaço portuário de São Sebastião com a sua hinterlândia.

A rodovia Taubaté-Ubatuba constitui outra possibilidade de acesso à região, contando, no entanto, com as mesmas características no que diz respeito às condições de acessibilidade da Rodovia dos Tamoios, especialmente quando no trecho de serra (pistas em mão única, com predomínio de curvas sinuosas). É sob esse prisma que devem ser entendidos as demandas e os projetos de duplicação da referida rodovia, os quais apesar de antigos, começam a ser levados a cabo, nos últimos 3 anos<sup>68</sup>, envolvendo o Estado (Governo de São Paulo) e investimentos da iniciativa privada.

Do exposto, verifica-se que o acesso ao espaço portuário de São Sebastião, bem como aos municípios do litoral norte como um todo, é uma das questões que mais tem demandado atenção quanto ao traçado de planos e projetos para a região. Isto porque, tais planos e projetos requerem a adequação das vias de transporte ao aumento da circulação de veículos na região, o que por sua vez, esbarra não apenas na falta de recursos, mas principalmente, na necessidade de se modificar áreas que atualmente são protegidas por lei (áreas de conservação da mata atlântica, manguezais e etc).

A incapacidade do Estado de atuar de forma prospectiva sobre o território, antecipando-se aos problemas do ordenamento territorial, geraram um grave gargalo em termos de circulação no espaço portuário de São Sebastião e seu entorno. Tal gargalo constitui, hoje, um empecilho para os projetos de ampliação do uso portuário existente em São Sebastião, os quais estão sendo pensados pelo Estado (governo estadual) e pelos sujeitos diretamente atuantes no setor portuário. Por sua vez, tal “gargalo”, tem gerado conflitos junto aos demais sujeitos envolvidos com a região (ambientalistas e população local), os quais abarcam, basicamente, os impactos ambientais que serão gerados pelas obras diretamente ligadas a expansão física do porto, bem como aquelas relacionadas as vias de acesso. Portanto, tem-se de um lado aqueles que ratificam e legitimam a demanda,

---

<sup>68</sup> Existem projetos atuais especialmente por parte do Governo do estado de São Paulo, para a duplicação da rodovia dos Tamoios, a principal ligação entre o planalto e o litoral norte.

sob o discurso da importância do desenvolvimento econômico e local (geração de empregos), e do outro aqueles que acreditam que, sob tais moldes, a atividade portuária impactará negativamente o meio natural, influenciando o desenvolvimento da atividade turística, e a qualidade de vida da população local. Deste modo, longe de o tempo ter resolvido as questões referentes à acessibilidade à região, ele apenas serviu para intensificar esta demanda, bem como os conflitos que dela decorrem.

### **2.3 – As bases sociais e econômicas do município de São Sebastião**

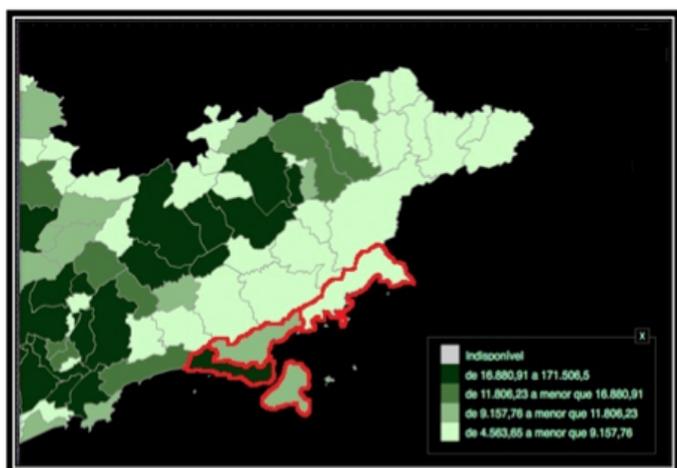
O espaço portuário de São Sebastião está inserido no litoral norte do estado de São Paulo, o qual foi definido por Silva (1975), como “uma micro-região, polarizada pela região industrial de São Paulo, que inclui o Vale do Paraíba paulista e a Baixada Santista, e pela cidade do Rio de Janeiro, dentro da Grande Região Sudeste. Essa polarização é desigual, aparecendo São Paulo com a influência maior, seguido da Baixada Santista, Vale do Paraíba Paulista e da cidade do Rio de Janeiro” (p.8-9).

Atualmente, o município possui, segundo a contagem de população do IBGE para 2010, cerca de 73.942 habitantes fixos, e uma densidade demográfica de 187,24 habitantes/km<sup>2</sup> (SEADE, 2011), sendo que esta população chega a ser multiplicada por quatro vezes durante a alta temporada de turismo (verão no Sudeste). Destaca-se também que a população de São Sebastião, assim como a dos demais municípios do litoral norte, é eminentemente urbana, com grau de urbanização que chega quase a 99% (SEADE, 2011), o que faz com que a população rural seja muito reduzida em relação ao total. Nesse sentido, há de se ressaltar ainda a baixa expressividade da atividade agrícola dentre as atividades econômicas da região, de modo que “a agricultura, restrita a um número reduzido de itens de exploração devido às limitações de solo e clima da área, até certo ponto, também excêntrica, em sua localização, em relação aos grandes mercados metropolitanos, não logrou atingir índices de produtividade e colocação da produção que lhe permitissem expandir-se com maior dinamismo” (São Sebastião, 1997).

A atividade agrícola, apesar de presente na região desde o início da sua história, jamais constituiu uma atividade proeminente, em parte em função da exiguidade de espaço físico para o plantio. No século XVII, de maneira geral, o litoral norte produzia “aguardente, açúcar, `fumo da terra`, anil, farinha de mandioca e arroz”, produtos exportados para os portos de Santos e Rio de Janeiro, como ver-se-á melhor adiante (França, 1951; p. 133). Até a década de 1950, predominava da “agricultura caiçara” formada por roças de milho, feijão ou arroz alternadamente com culturas como a mandioca

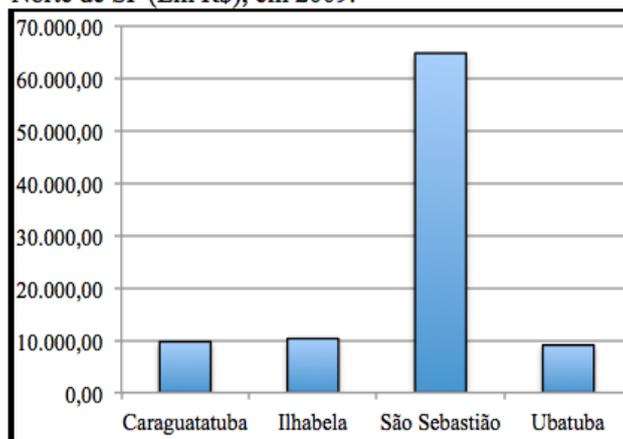
e batata doce, realizada por “populações rurais”<sup>69</sup>, constituídas por pequenos agricultores e pescadores dispersos nas praias e planícies, pouco ocupando as encostas inferiores dos esporões da Escarpa da Serra do Mar” (Silva, 1975; p. 211-212).

De acordo com informações oficiais, disponibilizadas pelo IBGE, o PIB do município de São Sebastião foi, em 2009, de 64.750,09 mil reais. Em comparação aos demais municípios que compõem o litoral norte (Ubatuba, Caraguatatuba e Ilhabela), este PIB de São Sebastião chega a ser até seis vezes maior, conforme pode-se visualizar no gráfico 22, o que revela, em parte, a importância da atividade portuária para a economia local. Isto porque os municípios litorâneos do Litoral Norte do estado de São Paulo têm como principal fonte de renda o setor de serviços, no caso aqueles voltados para a atividade turística. Deste modo, ao buscarmos uma explicação para a disparidade existente entre os Produtos Internos Brutos destas localidades, só poderemos encontrá-la na presença da atividade portuária desenvolvida em São Sebastião.



**Figura 10:** Renda *per capita* dos municípios do litoral norte paulista, com destaque para o município de São Sebastião (em vermelho). Fonte: IBGE Cidades (2011). Adaptação: Heloisa dos S. Reis (2011).

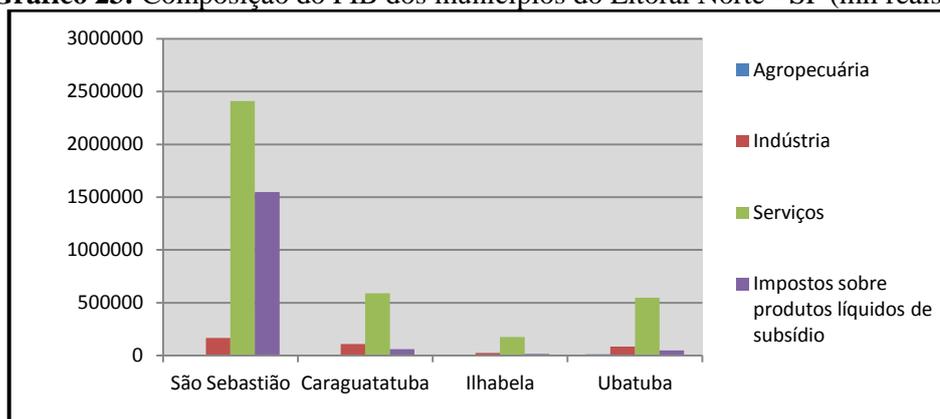
**Gráfico 22:** PIB *per capita* dos Municípios do Litoral Norte de SP (Em R\$), em 2009.



Fonte: IBGE Cidades (<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>) Consultado em abril/2011.

É na movimentação do TEBAR que se encontra a grande fonte de receitas do município. A movimentação de cargas no porto público também é significativa, mas a de óleos e derivados, cuja realização concentra-se no referido terminal privativo, se sobrepõe àquela, e apesar de a atividade portuária também gerar alguns recursos para Caraguatatuba e Ilhabela (pagamento de royalties), o seu epicentro está em São Sebastião (gráfico 23).

<sup>69</sup> Para uma descrição rica e detalhada acerca das condições da atividade agrícola no município de São Sebastião, bem como no litoral norte como um todo consultar o trabalho de SILVA, Armando Corrêa (1975) – “O Litoral Norte do Estado de São Paulo – formação de uma região periférica”.

**Gráfico 23:** Composição do PIB dos municípios do Litoral Norte - SP (mil reais).

Fonte: IBGE Cidades (<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>) Consultado em Nov/2010.

Ao tratar da região do litoral norte paulista, Silva (1975) refere-se à formação de uma região periférica que apresenta em seu espaço geográfico “características de dispersão e descontinuidade apesar da relativa homogeneidade das suas condições naturais” e um espaço econômico que “se apresenta desigualmente organizado como espaço de produção, circulação e consumo, predominando os dois últimos em densidade e intensidade de ocorrência” (p. 9). Apesar de estar inserido no estado de São Paulo, e portanto, na chamada Região Concentrada do Brasil<sup>70</sup>, o Litoral Norte não apresenta as mesmas características de fluidez e densidade técnica encontradas nos espaços mais luminosos dessa região, o que por sua vez, nos permite visualizar que o processo de crescimento não é absoluto, mas sim desigual e combinado, posto que movido pela lógica contraditória do modo de produção capitalista.

A atividade portuária em primeiro lugar, e o turismo em segundo, figuram, em São Sebastião, como as principais fontes de trabalho e renda para a população. É assim que verificamos, especialmente no centro histórico da cidade, o nítido desenvolvimento do espaço urbano em torno do porto público de São Sebastião e do Terminal Marítimo da Petrobrás e suas áreas de estocagem, conforme ilustram as imagens a seguir.

<sup>70</sup> De acordo com Santos & Silveira (2008), a Região Concentrada abrange “São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul” e caracteriza-se “pela implantação mais consolidada dos dados da ciência, da técnica e da informação”. (p. 269).



**Fotos 5 e 6:** Vista parcial do sítio urbano de São Sebastião. Em ambas as imagens podemos visualizar, principalmente, a presença marcante da infra-estrutura de apoio ao funcionamento do Terminal Marítimo da Petrobras (tanques de armazenamento de petróleo e derivados). Fontes: (<http://www.transportes.gov.br> e <http://www.mar.mil.br/com8dn/img/dltiao4.jpg>, respectivamente). Consultados em novembro/2009.

Com a abertura da rodovia SP 055, mais conhecida como Rio-Santos, na década de 1970 transformações significativas desenvolveram-se em São Sebastião, especialmente porque melhores condições de acesso à região foram proporcionadas. Em primeiro lugar destaque-se que a referida rodovia promoveu a interligação terrestre entre os bairros, situados nas mais diversas praias da região, os quais, em virtude de suas características naturais de exíguos espaços de planícies sedimentares, são comumente separados entre si pelos avanços da Serra do Mar em direção à orla marítima ou pelos costões rochosos, ou seja, condições naturais que dificultavam a interligação terrestre dos mesmos. Nesse sentido, afirma Bornal (2008) que “as aglomerações assim formadas conectam-se entre si quase que exclusivamente pela rodovia SP-55, via-tronco que interliga toda parte urbanizada do município” (p. 37), cujas concentrações encontram-se em Boiçucanga, Maresias e São Francisco.

Por outro lado, a atividade turística, de grande importância para o litoral norte como um todo e por conseguinte, para o município de São Sebastião, também intensificou-se com a abertura da Rio-Santos, sendo contudo, o início da sua vertente veranista anterior a esse evento, remontando a década de 60, mas certamente também dinamizada por ele. A vertente mais expressiva do turismo no presente caso e a de veraneio, cuja expansão como atividade de apropriação e transformação do espaço “marcou, no fundamental, a imagem e a estrutura do assentamento presente em São Sebastião” e do modo como ocorreu seu desenvolvimento “representou uma saída combinada para as dificuldades de crescimento

de São Sebastião como, de resto, para todo o Litoral Norte”, dinamizando setores como o da construção civil, de serviços, entre outros (São Sebastião, 1997).

Por outro lado, isso se fez às custas da expulsão da população tradicional que ocupava os espaços à beira mar, os quais foram ocupados por condomínios e casas de veraneio de uso temporário e concentrado nas altas temporadas, o que por sua vez causa uma série de problemas para a municipalidade, como: demanda desproporcional por infraestruturas de saneamento, transporte, energia, sazonalidade na oferta de empregos e intenso consumo do espaço pela urbanização e a consequente especulação imobiliária que se segue (idem, 1997).

**Tabela 5:** Evolução da relação entre o total de domicílios particulares e as segundas residências (domicílios particulares de uso ocasional) nos municípios do litoral norte do estado de São Paulo.

Município	1980			1991			2000			2010		
	Total de domicílios	Segundas Residências	Segundas Residências (%)	Total de domicílios	Segundas Residências	Segundas Residências (%)	Total de domicílios	Segundas Residências	Segundas Residências (%)	Total de domicílios	Segundas Residências	Segundas Residências (%)
Caraguatatuba	15.788	6.697	42,42	34.443	17.421	50,58	52.124	24.795	47,57	64.740	27.902	43,10
Ilhabela	3.002	878	29,25	6.440	2.362	36,68	9.806	3.146	32,08	14.640	4.130	28,21
São Sebastião	7.666	2.568	33,50	19.631	8.972	45,70	33.056	13.713	41,48	43.259	16.606	38,39
Ubatuba	13.135	5.464	41,60	30.614	15.141	49,46	46.251	23.997	51,88	59.996	30.036	50,06

Fonte: IBGE (1980, 1991 e 2000, 2010). Organização: André Luiz Sabino (2011).

Na tabela 5, pode-se inferir o aumento da urbanização nos municípios do litoral norte, dado o crescimento tanto de domicílios totais como de residências secundárias, as quais praticamente triplicaram a sua ocorrência no período em questão. Os destaques ficam para os municípios de Caraguatatuba e Ubatuba nos quais as residências secundárias chegam a representar até 50% do número total de moradias.

O fenômeno da segunda residência, presente em todo o litoral brasileiro, possui um caráter impactante tanto em “termos ambientais, diretamente relacionado à capacidade dos poderes públicos de ordenarem o uso do solo” quanto em termos sociais, visto que “tal atividade desorganiza em muito a sociabilidade dos locais onde se instala, ao inaugurar um mercado de terras ascensional e ávido, gerando uma situação fundiária tensa e conflitiva” (Moraes, 1999; p.38-39). Em se tratando do caso de São Sebastião, esses imóveis concorrem pelo uso e apropriação de um espaço exíguo e objeto de interesses diversos e conflitantes.

De modo geral, apesar da relativa homogeneidade (entre os municípios do litoral norte) relacionadas a presença marcante da Serra do Mar e da Mata Atlântica, bem como às semelhanças decorrentes de um processo de ocupação e aproveitamento do espaço que foram também comuns, há de se destacar a singularidade de São Sebastião, nesse contexto em virtude, especialmente, das possibilidades trazidas pela utilização, por parte da atividade portuária, das excelentes condições marítimas do canal para a navegação, o que por sua vez, foi o motor do desenvolvimento de uma base técnica e informacional singular para o contexto regional, mobilizadora de fluxos que remetem às mais diversas escalas geográficas, e que por isso, incluem o referido município, ao menos no que diz respeito ao seu espaço portuário, numa lógica de tempos “mais rápidos” do que aqueles “tempos mais lentos” de um passado distante. É, portanto, com o objetivo de reconstituir o processo de formação desse espaço portuário, de modo a entender quais foram as principais ações e intenções que marcaram esse processo, que engendremos os esforços que seguem.

## **2.4 O espaço portuário de São Sebastião: fixos e fluxos**

Reconhecendo as particularidades que distinguem o porto público de São Sebastião do terminal privativo (TEBAR) e, como recurso metodológico, trataremos essas entidades, a princípio, de forma separada, de modo a melhor expor suas características técnicas e de situação, conforme se seguirá.

### **3.1 O porto público de São Sebastião**

Conforme anteriormente abordado, as características de ancoradouro natural possibilitaram a utilização do Canal de São Sebastião como porto natural de maneira permanente desde o início da colonização da região até hoje e, é deste espaço original, próximo ao sítio urbano, que deriva a atual localização do porto público, uma escolha que não significou mudanças em relação ao sítio do porto histórico, em virtude das características de circulação marítima e abrigo da área, especialmente quanto aos ventos de sudoeste, o que fôra por várias vezes comprovado pelos estudos técnicos realizados sobre a região.

Os principais estudos técnicos foram realizados na década de 1930, baseados em análises feitas pelo engenheiro Casimiro Mottet, em 1882, as quais de maneira geral,

previam “a construção de dois molhes abrigando um cais de cerca de 1.000 metros com seis pontes de atracação para 12 navios, simultaneamente, construído na direção NE-SW, para profundidade variando entre 3 e 5 metros)”. Esse projeto era “bastante arrojado para a época”, especialmente quando se leva em consideração que o porto de Santos, que por décadas, ocupa lugar de destaque na geografia portuária nacional, veria apenas no fim do século XIX a inauguração de seus “primeiros 260 metros de cais” (Araújo Filho, 1969 p. 68).

Apesar dos fatores que contribuíram para a estagnação do Litoral Norte, especificamente no que diz respeito à inauguração das ferrovias<sup>71</sup> entre São Paulo e Santos (primeira linha da São Paulo Railway) e entre São Paulo e Rio de Janeiro (Estrada de Ferro D. Pedro II), em 1867 e 1877, ações que foram responsáveis por deixar a região à margem da integração proporcionada pelo transporte ferroviário, bem como qualquer desenvolvimento por ele fomentado naquele momento, tem-se que a ideia da construção de um porto em São Sebastião, ligado ao interior de São Paulo (especificamente o Vale do Paraíba) e a zona limítrofe de Minas Gerais, nunca foi esquecida<sup>72</sup>.

É exatamente na década de 1920 que a ideia ganhará força ao ponto de “sair do papel”. Em virtude das sucessivas crises de congestionamento que afetaram o porto de Santos, ergueu-se a bandeira da necessidade de se construir um porto que funcionasse como uma alternativa de modo a desafogar o vizinho. Acerca das crises que atingiram o porto de Santos, Araújo Silva (1969) escreve:

“a crise eclodiu em meados de 1924 para somente se amainar em setembro do ano seguinte. Mas, foi o necessário para, em menos de seis meses, causar um prejuízo de cerca de 30000 contos de réis, na moeda corrente da época, - ‘ou seja, mais do que a receita anual do Estado e muito mais do que o capital necessário para a construção de um novo porto e de uma nova estrada de ferro’ – segundo as próprias palavras da

---

<sup>71</sup> A primeira atuou como um fator decisivo para a hegemonia de Santos como o escoadouro da produção paulista, enquanto a segunda facilitou o escoamento da produção do Vale do Paraíba pelo Porto do Rio de Janeiro.

<sup>72</sup> O que pode ser verificado por meio dos inúmeros projetos que enfatizavam a necessidade de uma ligação ferroviária da região com sua hinterlândia, dentre os quais citamos: interligação de São Sebastião à ponta dos trilhos em Jundiá por iniciativa da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais; o estudo de uma linha entre São Sebastião e São Bento do Sapucaí, passando por São José dos Campos ou Taubaté (1896); estudos para a interligação de São Sebastião e Mogi das Cruzes (1906-1908); o requerimento de engenheiros para concessão de um traçado entre São Sebastião e a Estação de Fama (Estrada de Ferro Muzambinho), com um ramal que, partindo da cidade de São José dos Campos ou ponto mais conveniente, entroncasse a Estrada de Ferro Paulista nas imediações de Campinas (1912); em 1906 existem mais um projeto para interligar a região as raíais de Minas; em 1919 outorga-se a concessão para a construção de uma ferrovia de São Sebastião a Campinas passando por Jundiá e em 1925 propõe-se um traçado que partindo de Santos, passaria por São Sebastião e Mogi até entroncar com a Estrada de Ferro Paulista em Jundiá ou Campinas (SVOP, 1941).

publicação *A Crise do Porto de Santos* elaborada pela Associação comercial de São Paulo no ano de 1925” (p.91).

Ainda a respeito das famosas crises de congestionamentos do porto de Santos, é interessante destacar que ela deriva de uma inadequação no equacionamento do trinômio “navio-porto-vias de comunicação”, e, portanto, não são “portuárias” de fato, visto que sua origem não está diretamente relacionada à insuficiência dos chamados fixos portuários (instalações armazenagem ou equipamentos portuários), mas sim da falta de capacidade do sistema ferroviário, responsável por interligar o porto de Santos à sua hinterlândia, abarcar a demanda representada à época pela superprodução de café, cujo ápice ocorreria no final da década de 20, período da “crise da Bolsa de Nova Iorque” (idem; 1969).

Este é o panorama histórico que nos permite entender os motivos que levaram o governo do estado de São Paulo a requerer, em 1925, junto ao governo federal uma concessão para executar obras de melhoramentos nos Portos de São Sebastião e de São Vicente, a qual foi obtida dois anos depois. Em face das novas demandas impostas ao porto de Santos em virtude da inadequação de sua infraestrutura de acesso, a Associação Comercial de São Paulo, com o objetivo de oferecer uma solução para o problema, coloca em debate a necessidade de o estado de São Paulo, cujo desenvolvimento econômico era crescente, ter um novo porto como alternativa. Assim,

“o estudo preliminar da Associação Comercial de São Paulo, após discutir o problema da unicidade ou pluralidade de portos, chega à conclusão de que as deficiências naturais e de ordem técnica no porto de Santos impedem-no de responsabilizar-se como único porto da vasta hinterlândia paulista, em que pese as vantagens econômicas de uma tal situação, se não fora as desvantagens acima apresentadas” (Araújo Silva, 1969; p. 93).

Dentre os demais portos paulistas existentes na época (Iguape, Cananéia, Ubatuba e São Sebastião), este último foi escolhido como o mais indicado em decorrência de suas vantagens naturais excelentes para navegação (profundidade, abrigo e etc.), bem como a sua maior proximidade com o porto de Santos (do qual dista cerca de 90-100km), tendo sido encontrado como único empecilho a inexistência de um ramal ferroviário e mesmo de projetos efetivos para a sua construção. Em todas as possibilidades pensadas restava evidente que qualquer projeto de linha ferroviária para São Sebastião em direção ao planalto deveria, para ser economicamente viável, contemplar a cidade de São Paulo o “empório distribuidor de mercadorias, ou como chamam outros, o `porto seco` do estado” (idem; 1969; p. 94).

O fato é que, em 1928, a Comissão dos Portos do Estado de São Paulo inicia os estudos do porto de São Sebastião dos quais resultaram três projetos. O primeiro e o terceiro projeto consistiam em docas de 230m x 500m escavadas no litoral a 4m e a 10m de profundidade respectivamente em águas marítimas. Já o segundo, cogitava um “píer” de 680m de extensão, terminando com uma secção acostável de 200m por 40m de largura em fundos dragados a 10m (SVOP, 1941). Contudo, com o vencimento dos prazos junto ao Governo Federal e a extinção da Comissão dos Portos em agosto de 1930, caducou a concessão e os projetos não foram adiante.



**Foto 7:** Píer construído em frente ao sítio urbano de São Sebastião na década de 30. Fonte: Departamento Histórico de São Sebastião, 2007.

Em 1934, a Diretoria de Viação da Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo revalida a concessão e, em 1935, abriu-se a concorrência para a escolha do projeto. Os principais projetos foram o da *Companhia Nacional Construtora Wayss e Freytag*, o qual consistia em um maciço acostável, limitado por estacas e pranchas de aço e ligado ao continente por um molhe de acesso formado por um núcleo de areia entre dois enroncamentos; e o da *Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas* (ganhador da concorrência) e que, além de atender as solicitações do projeto anterior, apresentava variantes técnicas e econômicas superiores<sup>73</sup> (SVOP, 1941). O projeto definitivo para o Porto de São Sebastião mesclou a estrutura de um cais de 8m em tubulões e um cais em 6m fundado sobre uma mureta de alvenaria.

<sup>73</sup> Como exemplos citam-se a substituição das estacas e pranchas de aço (material importado) por materiais de construção civil nacional e a estrutura do cais em tubulões (cilindros de concreto fundados por processo pneumático) uma das estruturas mais modernas na época.

As obras<sup>74</sup> foram iniciadas em 26 de abril de 1936 pela Companhia citada. Em definitivo, consistiu em um molhe normal, à costa com 700m de extensão, em cuja extremidade se liga um maciço acostável de 50m de largura por 150m de comprimento. Destacam-se as dificuldades enfrentadas durante a construção devido às “acentuadas divergências, no tocante à natureza do solo submarino em São Sebastião”, forçando o aumento da profundidade das fundações em até quatro vezes, mas que em decorrência da escolha dos tubulões como estruturas da fundação, não comprometeram o empreendimento (SVOP, 1941). A inauguração oficial ocorreu em 20 de janeiro de 1955 sob a administração do órgão estadual Administração do Porto de São Sebastião. Contudo, apenas em 1963 o porto entraria em operação.

O porto público de São Sebastião é concessão do Governo do Estado de São Paulo desde 1934, a qual vigorou por 60 anos, ou seja, até 1994. Naquele ano, a União através do Ministério dos Transportes, prorrogou o prazo por mais 13 anos, até 25 de outubro de 2007, este, encerrado de fato, em 31 de maio de 2007. De forma a continuar a administração estadual, foi assinado em 01 de junho de 2007 um convênio de delegação entre o Governo do Estado (Secretaria dos Transportes) e o Governo Federal (Secretaria Especial de Portos) por um período de 25 anos prorrogáveis por mais 25 anos.

O convênio foi estabelecido nos moldes da Lei 2.277/1996, que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. A sua última alteração foi dada pelo Decreto 2.247 de 06 de junho de 1997, que além de acrescentar o inciso ao artigo 3º, alterou a redação do artigo 4º estabelecendo que “O delegatário se obriga a desempenhar exclusivamente as atribuições de autoridade portuária, devendo constituir entidade de administração indireta, estadual ou municipal, específica para esta finalidade”.

A administração e exploração do porto passaram da Desenvolvimento Rodoviário S/A - DERSA, com a qual estavam desde 1989, para a Companhia Docas de São Sebastião<sup>75</sup>, vinculada à Secretaria dos Transportes do estado de São Paulo, a qual vem trabalhando, desde então, em um Projeto de Desenvolvimento para o porto público, com o objetivo de ampliá-lo e dar mais expressividade à sua movimentação.

---

<sup>74</sup> Supõem-se também ser dessa época a reconstrução do pequeno píer de atracação de Ilhabela. Uma linha de “*ferry-boat*” liga o porto comercial à baixa da do Perequê, na Ilha de São Sebastião, onde existe pequena ponte de atracação (Silva, 1975; p. 22). VER TAMBÉM ANEXO B.

<sup>75</sup> Criada em 1969 - Decreto-Lei (estadual) n°63 de 16 de maio de 1969.

Este projeto está sendo debatido desde o primeiro semestre de 2009 e vem causando grande repercussão, uma vez que a sua concretização deve trazer significativas mudanças (econômicas e espaciais) para o município de São Sebastião e também para Ilhabela. O foco do conflito se dá entre aqueles que defendem a necessidade de um novo modelo de funcionamento para o porto (especialmente no que diz respeito à sua necessidade de expansão física, para o atendimento de novos tipos de cargas, como os contêineres) e aqueles que acreditam que tais mudanças trarão prejuízos ao meio ambiente, interferindo de modo negativo no desenvolvimento da atividade turística.

No que diz respeito aos aspectos normativos, tem-se que a área do porto organizado<sup>76</sup> (mapa 3) de São Sebastião é definida pelo Decreto presidencial de 27 de agosto de 2007, o qual, em seu primeiro artigo estipula que “a área do porto organizado<sup>77</sup> de São Sebastião, no estado de São Paulo, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres no Município de São Sebastião, no Estado de São Paulo, tais como cais, píeres de atracação, armazéns, pátios, edificações em geral, vias e passeios, e terrenos ao longo das faixas marginais, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado, incorporados ou não ao patrimônio do Porto Organizado de São Sebastião; e,

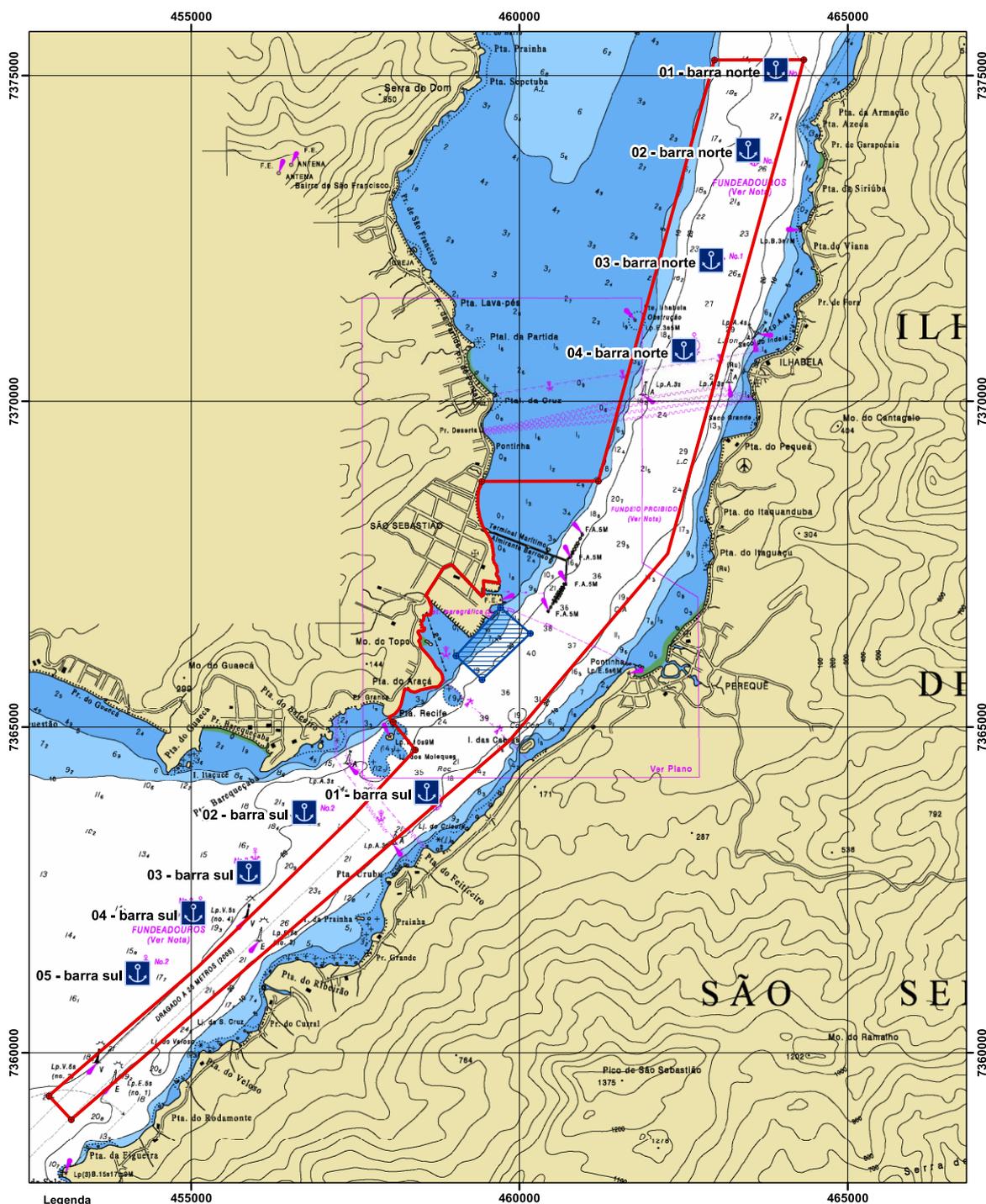
II - pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, nela compreendida o canal de acesso, as bacias de evolução e as áreas de fundeio”.

As áreas públicas do porto organizado de São Sebastião compreendem terrenos com uma área de 413.601 m<sup>2</sup>, das quais 7.685,04 m<sup>2</sup> referem-se à área construída. As demais áreas compreendem instalações privadas, inclusive a PETROBRÁS, sendo que a

<sup>76</sup> A Lei de Modernização Portuária define juridicamente o porto organizado como aquele “construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”. Na prática, e em termos mais usuais, ele envolve o conjunto de infraestruturas aquaviárias (pontos de fundeio, bacias de evolução, sinalização marítima, guias-correntes, quebra-mares e canal de acesso), infraestrutura de atracação (píeres, cais, dolphins, pontos de amarração, defensas e áreas para equipamentos de embarque e desembarque de navios) e terrestres (pátios, armazéns, edificações, instalações de apoio, vias de circulação interna e áreas para expansão) que devam ser administradas pela Autoridade Portuária (PIPC, 2009).

<sup>77</sup> A delimitação da área do Porto Organizado de São Sebastião inicia-se no ponto A, definido pelas coordenadas 45°27'48" W e 23°52'36" S, prossegue em sentido Nordeste pelo limite esquerdo do canal de acesso até o ponto B, definido pelas coordenadas 45°24'30" W e 23°49'44" S, prossegue em sentido Oeste até o ponto C, definido pelas coordenadas 45°24'42" W e 23°49'30" S, prossegue em sentido Norte pela linha da costa até o ponto D, definido pelas coordenadas 45°23'54" W, e 23°47'30" S (interseção do paralelo 23°47'30" S com a linha da costa), prossegue em sentido Leste até o ponto E, definido pelas coordenadas 45°22'51" W e 23°47'30" S, prossegue em sentido Nordeste até o ponto F, definido pelas coordenadas 45°21'48" W e 23° 44' 00" S, prossegue em sentido Leste até o ponto G, definido pelas coordenadas 45°21'00" W e 23°44'00" S, prossegue em sentido Sudoeste, pela margem do canal até o ponto H, definido pelas coordenadas 45°27'36" W e 23°52'48" S e deste liga-se ao ponto inicial fechando a poligonal.

responsabilidade da Autoridade Portuária incide apenas sobre a área marítima (canal de acesso, bacias de evolução e áreas de fundeio). Para fins de comparação podemos elencar as características do Porto de Santos, o qual possui um cais acostável com mais de 11 mil metros de extensão, e uma área para armazenamento da carga de 640.810 m<sup>2</sup> (são 45 armazéns internos e 39 externos e 33 pátios). Já o porto de Paranaguá, conta com um cais de 2.816 metros de extensão (14 berços de atracação). No que tange ao armazenamento são 21 armazéns totalizando 63.980m<sup>2</sup>; os pátios para o armazenamento de cargas diversas perfazem um total de 538.425m<sup>2</sup>.



Legenda

- Limite do Porto Organizado de São Sebastião
- Vértices do Porto Organizado
- Bacía de evolução
- Vértices da bacía de evolução
- ⚓ Locais de fundeio



0 300 600 1.200 1.800 2.400 3.000 metros

Escala Gráfica  
Escala Numérica 1:5.000

Projeção Universal Transversa de Mercator - UTM

Datum horizontal: South American Datum, 1969 (SAD-69)

DHN, Carta náutica, folha 1645, Brasil - Costa Sul, Canal de São Sebastião, 1:50.000;

Decreto Federal de 28 de agosto de 2007. Dispõe sobre a definição da área do Porto Organizado de São Sebastião.

**Mapa 3:** Área do Porto Organizado (delimitada pela linha em vermelho). Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de São Sebastião – Autoridade Portuária (disponibilizado em 2009).

No que diz respeito à organização administrativa, o porto organizado de São Sebastião, como os portos organizados de maneira geral, é composto pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), a Autoridade Portuária e o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO). O primeiro, é responsável por desempenhar a função antes exercida pela PORTOBRÁS, especialmente no que se refere ao controle e à supervisão técnica, administrativa, econômica e financeira dos portos brasileiros. Ele funciona como um órgão deliberativo de gestão da atividade portuária, sendo composto por representantes do poder público, dos operadores portuários, dos trabalhadores portuários e dos usuários.

A Autoridade Portuária em São Sebastião é, de fato, exercida pela Companhia Docas de São Sebastião, “empresa criada como uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), como parte das obrigações do convênio de delegação entre o governo federal e o Governo do Estado de São Paulo. De acordo com Vieira (2008),

“nos termos da lei, embora pré-qualificada como operadora portuária, a entidade concessionária passa a ser somente administradora do porto, constituindo-se em Autoridade Portuária, podendo aplicar penalidades, na sua esfera de competência, exercendo os poderes inerentes às autoridades, inclusive o de polícia, representado pela Guarda Portuária” (p. 52).

Por fim, o OGMO foi criado com o objetivo de abarcar parte das funções exercidas pelos sindicatos e pelo poder público, até a promulgação da referida Lei. Constitui-se em uma organização sem fins lucrativos, cuja finalidade é “administrar<sup>78</sup> e disponibilizar o trabalho dos portuários avulsos ou qualquer outros tomador de serviço que venha ter necessidade de utilização dessa mão-de-obra” (idem, 2008; p. 53). Além desses organismos, atuam na área do porto organizado, instituições como a Capitania dos Portos, Receita Federal, ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), MPA (Ministério da Pesca e Aquicultura), Polícia Federal, o IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais) e a CETESB (Companhia e Tecnologia e de Saneamento Ambiental), com suas respectivas atribuições definidas por leis específicas.

Conforme a figura 11, o porto público de São Sebastião possui cinco píeres de atracação, mas apenas um deles (com 150m de comprimento e profundidade de 8,2m) pode ser utilizado para atracação de grandes navios. Os demais atendem a pequenas embarcações, como por exemplo, as de pesca. Sua configuração atual, resultante, sem grandes modificações, do projeto iniciado na década de 1930, consiste em um píer em “L”,

---

<sup>78</sup> Selecionando, registrando, escalando, cobrando dos operadores portuários e pagando aos trabalhadores portuários avulsos (TPA).

cuja projeção segue em direção ao canal de São Sebastião, formado por um “estrado de concreto armado apoiado sobre fundações de tubulões fixados no leito marinho. Para dar acesso a esse cais foi construído um molhe de ligação, constituído por dois enrocamentos paralelos espaçados de 15m e comprimento total de 580 m” (PIPC, 2008). Destaca-se que junto ao berço de atracação principal (101), foram construídos dois dolphins, como uma solução técnica para ampliar a sua extensão (para 225m), e assim possibilitar a amarração de navios com até 200m de comprimento. Já os demais berços internos totalizam 212m, e servem a profundidades de até 7m, sendo destinados a embarcações de apoio ou de pesca, como já exposto.

A distribuição dessas instalações técnicas e da infraestrutura que compõem o porto público, fixos que em conjunto com o terminal privativo são responsáveis por organizar a atividade portuária no espaço em questão, pode ser visualizada na figura que segue, na qual fica nítida a espacialização desses elementos, que em conjunto são responsáveis por realizar os fluxos de mercadorias, dos quais tecemos as considerações que virão mais a frente.



Figura 11: Imagem de satélite do Porto Público, com a localização das instalações de atracação e armazenamento (pertencentes ao porto e arrendadas à empresas privadas). Fonte: Google Earth com adaptações de Heloisa dos S. Reis. Acesso em nov/2010.

O porto de São Sebastião conta com quatro armazéns para o armazenamento de carga geral. O armazém localizado no caís do porto público é de alvenaria e possui uma área de 1000m<sup>2</sup>, sendo utilizado para o armazenamento de carga geral, equipamentos e insumos para cargas vivas (foto 8). Na retroárea portuária encontram-se mais três armazéns, construídos em estrutura de aço e cobertos por lona sintética, totalizando cerca de 6.000m<sup>2</sup> juntos, e cuja utilização é dada para o armazenamento de granéis sólidos, carga geral, equipamentos e cargas de projeto (foto 9).



**Foto 8:** Armazéns alfandegados localizados no pier de atracação do porto público de São Sebastião, atualmente o segundo armazém não existe mais, possibilitando mais espaço para as operações de transbordo da carga. Fonte: Heloisa dos S. Reis (2008).



**Foto 9:** Armazéns localizados na retroaria portuária para o armazenamento de carga geral, equipamentos e etc. Fonte: Heloisa dos S. Reis (2008).

Na retroárea portuária existem dois pátios alfandegados (pátios 1 e 2) com capacidade para até 6000 veículos, área total de 65.800 m<sup>2</sup> e mais uma área para a expansão com 283.000m<sup>2</sup>. São cercados com gradil e são destinados ao armazenamento de cargas que não precisem de cobertura. De acordo com a administração do porto, esses pátios são separados por uma via de acesso, a qual no projeto de expansão deverá ser suprimida, proporcionando um acréscimo na área útil. Além de veículos, nesses pátios são armazenados contêineres, carga de projeto, cargas *offshore* (foto 10).



**Foto 10:** Vista das áreas dos pátios alfandegados, destinados ao armazenamento das mercadorias que podem ser armazenadas ao ar livre. Fonte: Heloisa dos S. Reis (2009).



**Foto 11:** Aspectos do pátio 4 localizado dentro da área do porto organizado de São Sebastião. Essa área está no centro dos debates acerca dos problemas relacionados à expansão do porto, pois é considerada pelos ambientalistas como uma área de manguezal em recuperação. Fonte: Heloisa dos S. Reis (2009).

Há também uma área não pavimentada, que compreende os pátios 3 e 4, de cerca de 260.000 m<sup>2</sup>, ao lado dos pátios alfandegados do porto, dos quais é separada pela via de acesso ao píer. Essas áreas são utilizadas para armazenamento de cargas ou de atividades logísticas que não necessitam de recintos alfandegados. O pátio quatro (foto 11) possui uma área de 146 mil m<sup>2</sup> e foi utilizado na parte central para a deposição do material proveniente das obras de dragagem de manutenção da dársena e do berço externo. Além dessas infraestruturas portuárias, situam-se também no porto público de São Sebastião o escritório do cais, o núcleo da Polícia Marítima (Polícia Federal), o posto fiscal da Receita Federal como órgãos reguladores e fiscalizadores da atividade portuária.

Na retroárea portuária, existem fora da área do Porto Organizado, cinco silos alfandegados da empresa Malteria do Vale, empresa localizada na cidade de Taubaté (Vale do Paraíba Paulista) com capacidade para 4.000t de cevada cada e armazéns para produtos químicos da CNAGA (Companhia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados), com uma área total de 17.000m<sup>2</sup> e capacidade para estocar 90.000t (50.000t de barilha e 40.000t de sulfato de sódio).

A CNAGA é uma empresa privada criada em 1967 com o objetivo de incrementar as transações no porto público de São Sebastião, sob a justificativa de que este estava despreparado para o armazenamento de cargas, e, conseqüentemente, dos fluxos de mercadorias internacionais. Na verdade, a mesma atua, desde 1981 quando recebeu

autorização da Receita Federal, como um “porto seco<sup>79</sup>”, cuja autorização para operar como armazém alfandegado de produtos importados, foi recebida em 1972, e logo após também para as exportações.

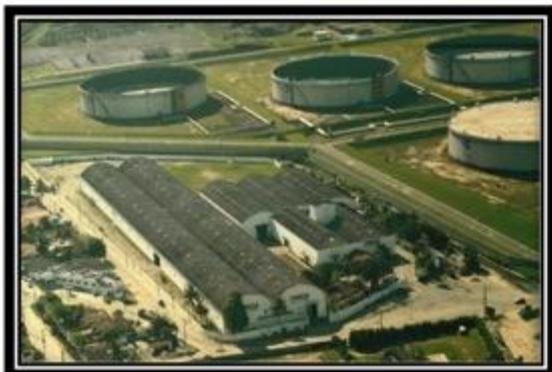


Foto 12: Imagem aérea do conjunto de armazéns do CNAGA, com os tanques de armazenamento do terminal da privativo da PETROBRAS ao fundo. Fonte: <http://www.cnaga.com.br/>, acesso em março/2011).



Foto 13: Entrada de acesso aos armazéns CNAGA em São Sebastião. Autor: Heloisa dos S. Reis (2011).

A este respeito é interessante destacar que os “portos secos” consistem em fixos instalados no território com o objetivo de fazer com que “o transporte de mercadorias exportadas e importadas, fundamentalmente as acondicionadas em contêineres, possam seguir sem interrupções nas fronteiras, portos ou aeroportos para o controle aduaneiro” (Arroyo, 2005; p.227). Deste modo, eles funcionam como verdadeiros enclaves territoriais, pois são dotados de lógica organizacional autônoma, regida por normas específicas.

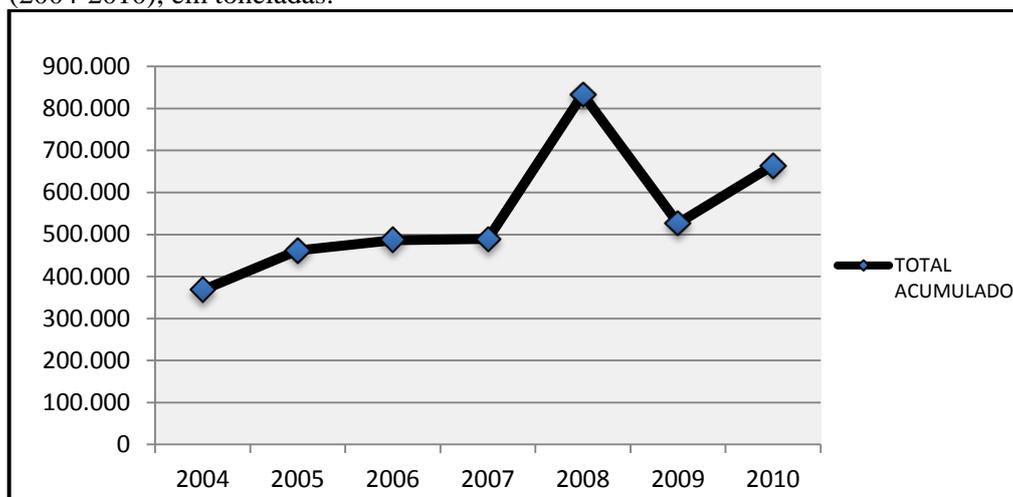
Em se tratando da espacialização dos “portos secos” podemos verificar que, estes se concentram, majoritariamente, no estado de São Paulo (dos 60 existentes, 26 se encontram neste estado<sup>80</sup>), de modo que juntamente com os outros objetos técnicos instalados na rede de circulação paulista contribuem para o aumento da porosidade territorial, a qual por sua vez diz respeito: à capacidade de um território (através do estabelecimento de fixos, de normas e da eliminação ou redução de barreiras econômicas e alfandegárias) promover a fluidez e a eficácia da circulação de mercadorias, de maneira a acelerar o processo de circulação do capital (Arroyo, 2005).

<sup>79</sup> Na época chamados de Depósitos Alfandegados Públicos – DAPs. “Hoje, a CNAGA representa um Complexo de Terminais Armazenadores, totalmente informatizado, operando sob Regimes Especiais Aduaneiros e especializado na armazenagem de Carga Geral, Contêineres e Grãos. Mantém unidades de operação em São Sebastião, na Grande São Paulo, em Sumaré e Conchas” (fonte: <http://www.cnaga.com.br/>, acesso em março/2011).

<sup>80</sup> Segundo dados obtidos no sítio da Receita Federal (<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/LocaisRecintosAduaneiros/PortosSecos/PSecos.htm>, acesso em maio de 2011).

A movimentação de cargas no cais do porto público do espaço portuário de São Sebastião alcançou, em 2010, o volume de 664.121 toneladas o que equivaleu a um aumento de 25% em relação ao ano anterior no qual foram movimentadas 527.003 toneladas. A evolução das movimentações de cargas pode ser visualizada no gráfico 28. De modo geral, as movimentações no porto público evoluíram no sentido de um crescimento em relação ao período anterior, com exceção do período 2008-2009, no qual houve uma queda acentuada nas movimentações.

**Gráfico 24:** Evolução da Movimentação de Cargas no porto público de São Sebastião (2004-2010), em toneladas.



Fonte: ANTAQ. Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

A situação ocorrida no ano de 2008 deve ser considerada atípica, de modo que a partir do detalhamento da movimentação de cargas (tabela 6), pode-se verificar que os grandes responsáveis por tal atipicidade foram os produtos siderúrgicos, que consistiram em tubos de aço para as bases da Petrobrás no Pré-Sal, tendo como destino a Plataforma de Mexilhão<sup>81</sup> (foto 14):

O projeto (Projeto Mexilhão), que teve a duração de 11 meses, consolidou o porto como plataforma de apoio a operações ligadas ao petróleo e gás e trouxe benefícios importantes ao mercado de trabalho local, que ganhou 600 novas vagas. Para abrigar a operação, o porto de São Sebastião passou por modificações estruturais. O cais foi dragado para permitir a atracação dos navios provenientes de Guarapari que transportaram os tubos de aço, cada um com 34 polegadas de diâmetro, três polegadas de espessura, 12 metros de comprimento e 15 toneladas”. (Fonte: Jornal Baixada Santista de 09/06/2009).

<sup>81</sup> O porto foi responsável pelo recebimento, armazenamento e embarcação de 11.955 mil tubos de aço destinados ao gasoduto da Petrobrás, que ligará a Plataforma de Mexilhão, localizada a cerca de 140 quilômetros mar adentro, à unidade de tratamento de Gás Monteiro Lobato, em Caraguatatuba. (Fonte: [http://www.jornalbaixadasantista.com.br/conteudo/projeto\\_mexilhao\\_porto\\_sao\\_sebastiao2009.asp#](http://www.jornalbaixadasantista.com.br/conteudo/projeto_mexilhao_porto_sao_sebastiao2009.asp#)). Acesso em dez/2009.

Do acima exposto, pode-se afirmar que durante esse período o porto público funcionou como uma plataforma de apoio para as operações da Petrobrás/Transpetro, a quem pertence o terminal privativo localizado no espaço portuário em questão. Em 2009 este quadro não se modifica, contudo, tendo sido concluída a Base Mexilhão, agora o destino dos siderúrgicos são a base Uruguá<sup>82</sup>.



**Foto 14:** Tubos do Projeto Mexilhão, sobre caminhões, no cais público do espaço portuário de São Sebastião. Fonte: (<http://www.jornalbaixadasantista.com.br/>). Acesso em dez.2009.

<sup>82</sup> O projeto Uruguá-Tambáú está localizado no Polo Uruguá (antigo bloco BS-500), localizado na Baía de Santos. O FPSO (unidade flutuante de armazenamento e transferência) Cidade de Santos, que está sendo convertido na China, deverá partir para o Brasil em novembro (2009). Sua capacidade total de produção é de 10 milhões de metros cúbicos de gás e 35 mil barris por dia de óleo e condensado. Segundo a Petrobras, o gás natural será escoado por um gasoduto de 174 quilômetros até a plataforma de Mexilhão e, de lá, para a Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA), em Caraguatatuba (litoral norte de SP). O petróleo será armazenado nos tanques da plataforma e transportado por navios-tanque (navios aliviadores). O projeto de Uruguá-Tambáú deverá iniciar operação no primeiro trimestre do próximo ano. (Fonte:[http://portaldecaragua.com.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1671&Itemid=111](http://portaldecaragua.com.br/index.php?option=com_content&task=view&id=1671&Itemid=111)) Acesso em dez/2009.

**Tabela 6:** Produtos movimentados no cais público do espaço portuário de São Sebastião (1992 a 2010).

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Siderúrgicos	104.882	89.246	81.227	4.261	26.622	11.291	39.821	17.059	9.915	-	6.493	-	10.016	-	-	-	246.822	21.620	21.641
Pallets	19.572	36.949	24.901	18.569	8.059	17.385	10.012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.445
Veículos	12.724	175	-	-	3.979	2.542	430	953	143	1.294	-	-	12.447	33.282	18.649	17.662	8.862	-	-
Caixas	-	-	607	-	-	-	-	5.017	7.068	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fardos	6.924	470	148	-	-	-	-	-	1.157	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Containers	75	782	131	26.947	12.985	49.619	25.533	7.832	13	-	-	-	-	-	-	-	78	543	-
Sucata de ferro a granel	50.907	17.624	33.844	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23.390
Barrilha a granel	155.986	158.023	180.767	253.825	250.134	246.310	227.716	228.427	222.711	216.620	186.600	245.715	151.196	206.859	215.505	246.174	285.318	207.267	239.762
Sulfato de Sódio a granel	32.131	89.776	16.276	6.202	36.152	29.574	38.010	78.147	82.812	36.375	53.568	58.998	86.503	91.848	134.819	116.639	146.313	92.040	128.670
Trigo a granel	100.725	11.030	29.961	20.639	-	-	-	-	7.351	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malte a granel	-	-	-	-	-	-	-	45.942	83.975	76.357	64.313	39.277	19.372	20.861	25.539	17.460	11.755	12.741	26.159
Cevada a granel	-	-	-	-	-	-	-	13.214	43.564	71.830	24.541	64.492	59.631	63.463	75.013	81.848	80.715	94.352	111.846
Enxofre granulado granel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.038	-	-	-	-	33.537	-	-
Caroço de algodão granel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.508	-	-	-	-	-
Animais vivos	564	-	465	-	-	-	-	-	-	-	212	-	1.391	354	228	2.468	3.779	346	334
Bags químicos	-	22.808	22.302	57.945	506	6.085	-	-	2.001	15.563	10.974	19.118	19.999	13.559	10.261	-	1.158	-	8.675
Ração animal em sacas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.232	-	447	165	110	1.107	1.656	116	1.181
Açúcar em sacas e slings	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.070	-	-	-	-	-
Equipamentos	-	-	93	116	-	7.331	6.674	10.312	3.333	978	4.461	2.738	1.220	3.304	-	207	2.287	9.884	7.796
Feldspato a granel	-	-	-	16.178	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80.526
Nephline a granel	-	-	-	-	-	344	4.920	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ulexita a granel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.341	-
Silicato Zircônio a granel	-	-	-	-	-	-	-	-	3.983	3.009	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destilado alcoolico granel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.368	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAIS ANUAIS</b>	<b>347.312</b>	<b>300.513</b>	<b>283.987</b>	<b>381.852</b>	<b>299.777</b>	<b>339.263</b>	<b>302.853</b>	<b>383.874</b>	<b>450.900</b>	<b>422.100</b>	<b>364.394</b>	<b>441.376</b>	<b>362.222</b>	<b>454.273</b>	<b>480.124</b>	<b>483.565</b>	<b>822.280</b>	<b>449.250</b>	<b>653.425</b>
<b>Operações APOIO+PESCA</b>											8.385	6.673	5.989	7.915	6.444	5.423	11.299	7.662	10.696
<b>TOTAL ACUMULADO</b>											<b>372.780</b>	<b>448.049</b>	<b>368.211</b>	<b>462.188</b>	<b>486.568</b>	<b>488.988</b>	<b>833.579</b>	<b>456.912</b>	<b>664.121</b>

De acordo com dados da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), de 2010, o espaço portuário de São Sebastião foi responsável, por movimentar, no cais público, um total de 664.121t em granéis sólidos e carga geral, o que representa 0,09% do total movimentado no país (732.931.141t).

Os principais produtos movimentados no cais do porto público foram: barrilha, sulfato de sódio, cevada, enxofre, malte, veículos, animais vivos, equipamentos, ração em sacas e bags químicos. Sua capacidade mensal, considerando sua estrutura atual (já descrita anteriormente) o possibilita transportar cerca de 50 mil veículos, 40 mil toneladas de granel sólido e 20 mil toneladas de carga fracionada.

Ainda considerando as informações constantes na tabela 6, observa-se com detalhes os produtos que fazem parte (ou já fizeram) da pauta de mercadorias movimentadas no cais público entre 1992 e 2010. Neste período, podemos verificar que existem apenas alguns produtos que participam de maneira constante no decorrer dos anos (barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, produtos siderúrgicos, veículos e etc), sendo que alguns têm participação esporádica. Conforme o Governo do Estado de São Paulo, cujos esforços atuais estão direcionados para a concretização do projeto de ampliação do porto, um dos principais motivos para que o porto tenha conseguido uma demanda frequente para os serviços portuários referentes ao embarque e desembarque das principais mercadorias já citadas, resulta das baixas tarifas cobradas em relação aos portos vizinhos.

Tais tarifas, por sua vez, buscam conferir maior competitividade aos serviços oferecidos pelo porto público, de modo a minimizar os seus pontos fracos, ou seja, a operação em um único berço, as dificuldades no acesso terrestre e etc. Ademais, o porto também se utiliza da “bandeira” da exclusividade nas movimentações dos produtos, para atrair algumas empresas, especialmente aquelas que fogem da grande concorrência para operar e dos congestionamentos do porto de Santos.

Em que pese a variedade de produtos, levando-se em conta que o porto conta com apenas um berço de atracação para navios de médio porte, a frequência e especialmente a permanência dos mesmos na pauta de exportação e importação do porto não tem uma linha de continuidade, ou seja, com exceção de alguns produtos,

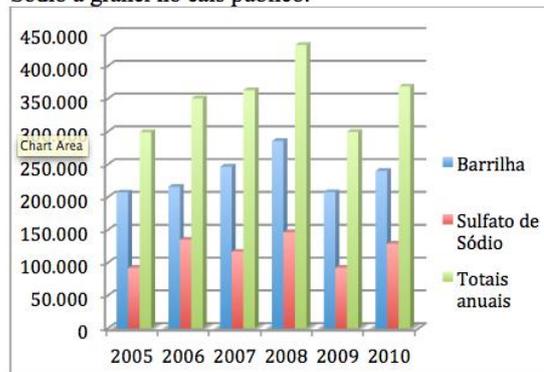
dentre os quais destacamos a barrilha e o sulfato de sódio, bem como o malte e a cevada, não existe uma continuidade nos fluxos de mercadorias veiculados pelo porto.

A barrilha e o sulfato de sódio (foto 15 e gráfico 25) são os principais produtos movimentados no porto público, marcando presença significativa em todos os anos considerados. A primeira (barrilha) tem posição de destaque, uma vez que sempre contribuiu com mais da metade da movimentação geral do porto. A origem da barrilha importada via São Sebastião são os portos de San Diego (EUA) e Santander (Espanha), com destino aos mercados de São Paulo (Cebrace – Caçapava) e Minas Gerais (Gessy Lever - Belo Horizonte). Já as cargas de sulfato de sódio, cuja participação tem sido crescente nos últimos anos, são provenientes dos portos de Tampico (México), San Diego (EUA) e Zhenjiang (China). Os destinos são as empresas Gessy Lever (de Belo Horizonte) e a Procter & Gamble (de São Bernardo do Campo). Ambas mercadorias seguem para os seus destinos por meio de caminhões.



**Foto 15:** Detalhes da movimentação de barrilha no porto público de São Sebastião. Autor: Heloisa S. Reis (2011).

**Gráfico 25:** Movimentação de Barrilha e Sulfato de Sódio a granel no cais público.



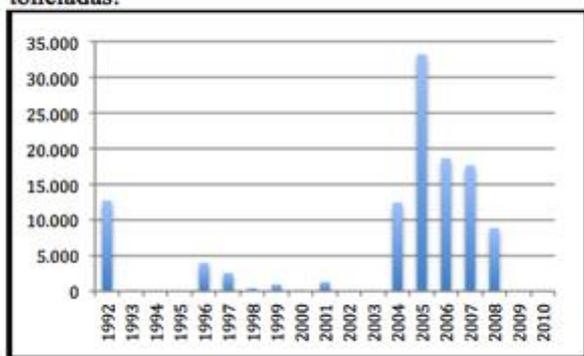
Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2011) e Dersa (2007). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

A importância destas cargas para a movimentação do porto também pode ser evidenciada pela existência de uma área arrendada na retroárea portuária, destinada, principalmente, ao armazenamento da barrilha. Esse armazém, administrado pela CNAGA (Cia Nacional de Armazéns Alfandegados), funciona como um porto seco, e conta com uma área de 17 mil m<sup>2</sup>.

A exportação de veículos (foto 16 e gráfico 26) tem importante lugar entre os fluxos de mercadorias que mantiveram uma certa regularidade na movimentação do

porto público<sup>83</sup>, fazendo com que o mesmo comece a participar de algumas rotas regulares de navios *Ro-Ro*<sup>84</sup>. As principais montadoras que exportam parte de sua produção via São Sebastião são FIAT (fábrica de Betim – MG) e VOLKSWAGEN (fábricas de São Bernardo e Taubaté –SP) e o destino final é a Argentina (porto de Zarate). Segundo o então administrador do porto em 2005, Dario R. Lopes, em entrevista a Revista Porto Gente, essa parcela de veículos para exportação embarcada pelo porto, era anteriormente destinada aos portos de Santos e Rio de Janeiro. Assim, o porto público de São Sebastião é utilizado como uma alternativa a congestionamentos que possam ocorrer nos grandes portos, o que também é reforçado pelas baixas tarifas que São Sebastião oferece, quando comparado aos mesmos.

**Gráfico 26:** Evolução da exportação de veículos no porto público de São Sebastião (1992 - 2010) – em toneladas.



Fonte: Cia Docas de São Sebastião; DERSA.  
Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).



**Foto 16:** Vista do pátio 1 com veículos aguardando a chegada dos navios do tipo *ro-ro* com destino a Argentina. Autor: Heloisa dos S. Reis (2007).

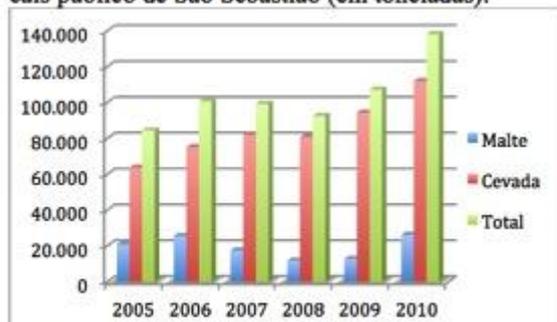
Dentre os produtos que ganharam lugar na movimentação do cais comercial do porto, destacamos também o malte, a cevada (gráfico 27) e os animais vivos. Os dois primeiros começam a marcar presença na pauta dos produtos movimentados pelo porto, especialmente no âmbito das importações, a partir de 1999, tendo como destino principal a empresa “Malteria do Vale”, em Taubaté. Os produtos são embarcados para o Brasil a partir dos portos de *La Palisse* (França) e *Montevideo* (Uruguai), no caso da cevada, e o porto de *Baía Blanca* (Argentina), no caso do malte. Acrescenta-se também que esta empresa possui quatro silos (foto 17) para o armazenamento dos

<sup>83</sup> No entanto, podemos visualizar (gráfico 9) que em 2009, nenhum automóvel foi exportado através do porto.

<sup>84</sup> Navios *Ro-Ro*: “é uma abreviatura para “*Roll on-Roll off*” — é um tipo de cargueiro gigante para o transporte de automóveis e outros veículos, de modo a que estes entrem e saiam do navio pelos seus próprios meios. No seu convés também costumam ser transportados contêineres”.

produtos em área arrendada ao lado da entrada principal do porto, o que nos permite inferir haver uma perspectiva de continuidade na importação do produto via São Sebastião, a longo prazo.

**Gráfico 27:** Movimentação de Malte e Cevada no cais público de São Sebastião (em toneladas).



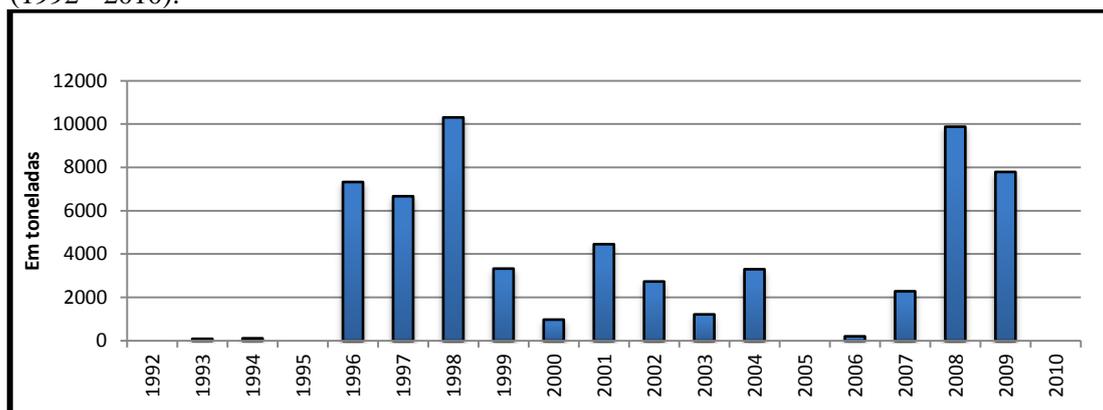
Fonte: Dersa (2007) e Cia. Docas de São Sebastião (2009). Organização: Heloisa dos S. Reis (2009).



**Foto 17:** Silos da empresa Malteria do Vale em área arrendada junto ao porto público, a partir da avenida de acesso ao cais. Autor: Heloisa dos S. Reis (2007).

No sentido das exportações, as máquinas e equipamentos (gráfico 28) e os animais vivos representam um lugar considerável na movimentação do cais público. Ressalta-se também que as máquinas e equipamentos, apesar de terem apresentado uma diminuição nos volumes de movimentação do porto, são os únicos itens que estão presentes tanto no sentido das exportações, quanto das importações. Em ambos os sentidos (importação e exportação) observa-se a relação Brasil – Estados Unidos, sendo que no Brasil as empresas envolvidas nessa movimentação são: Camargo Corrêa, Conduto, Halliburton, Natco, Techint, Tenenge de Corumbá, em Mato Grosso. O porto de Houston, nos Estados Unidos, é o local de entrada/saída dos produtos (máquinas e equipamentos).

**Gráfico 28:** Evolução da movimentação do transporte de equipamentos no porto público (1992 - 2010).



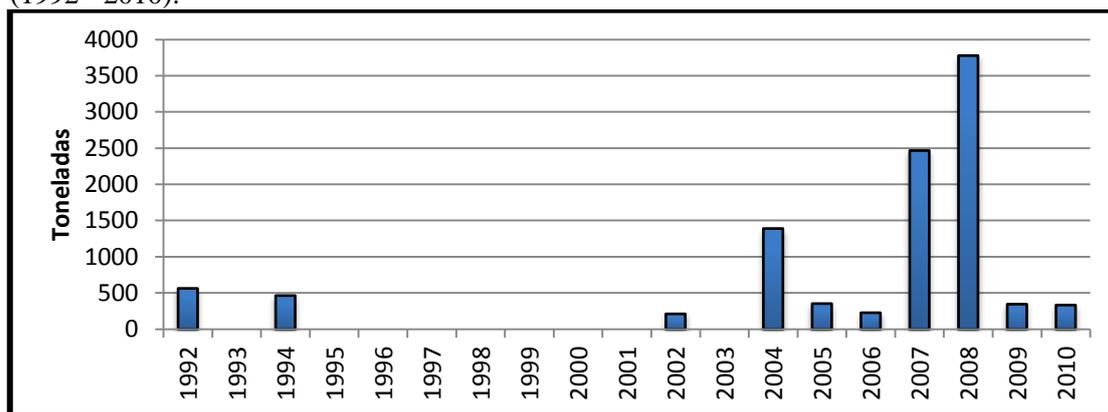
Fonte: Cia Docas de São Sebastião; DERSA. Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Os animais vivos<sup>85</sup> voltam a fazer parte da pauta dos produtos movimentados no porto a partir de 2002, após um período de irregularidade que perdurou nos sete anos anteriores (gráfico 29). Tal irregularidade pode ser resultado da escolha, por parte das empresas por outros portos, em face dos problemas que envolvem o porto público, conforme exposto<sup>86</sup>. A origem dos animais vivos (bovinos e bubalinos) está no interior de São Paulo (empresa Fábio Pinto da Costa, para os bubalinos) e em Belo Horizonte (AGROEXPORT, no caso dos bovinos). Os animais são embarcados com destino a Malásia e principalmente Angola, e mais recentemente, para a Venezuela. O transporte de animais vivos visa atender a demanda de países que preferem que o abate da carne seja feito em seu território, mas também daqueles que tem o objetivo de ampliar o rebanho nacional.

<sup>85</sup> Atualmente, o mercado internacional de bovinos vivos é liderado pela Austrália, que vende cerca de 900 mil animais por ano. Boa parte desse gado vai para o Oriente Médio e para a África, que são os principais clientes do Brasil, pois os gastos com logística são semelhantes, uma vez que a distância é semelhante. Hoje, a maior parte dos animais embarcados sai do Pará. (Fonte: Portal do Agronegócio - <http://portal.seagro.gov.br/index.php?act=cnt&opt=1,4909>). Acesso em nov. 2009.

<sup>86</sup> Nesse sentido, é importante destacar que, pelo fato de o porto público de São Sebastião não fazer parte das rotas regulares de navios, todas as empresas que operam no porto têm que fretar os mesmos, o que, por sua vez, resulta em encarecimento dos custos.

**Gráfico 29:** Evolução do transporte de animais vivos no porto público de São Sebastião (1992 - 2010).



Fonte: Cia Docas de São Sebastião; DERSA. Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

No Brasil o principal porto exportador de animais vivos é o de Belém em decorrência da sua proximidade com as áreas de criação no Brasil. O gado criado no Pará é enviado para outros países para o abate, e não para criação. Em São Sebastião, os animais embarcados são originários de criadouros dos estados de Goiás, Minas e São Paulo, e posteriormente embarcados do estado de Minas Gerais, local onde existe uma fazenda na qual os animais ficam em quarentena, como uma exigência do Ministério da Agricultura para garantir as condições de saúde dos animais, e passado esse período, fazem o percurso rodoviário que os transporta até o porto público de São Sebastião, de onde são embarcados imediatamente, para que, por via marítima cheguem ao seu destino final. Sob o ponto de vista da logística, a exportação de animais no caso em tela, pode ser considerada como do tipo “porta a porta”, visto que a empresa que oferece o serviço cuida de todas as etapas do processo, desde a seleção dos animais até o seu encaminhamento ao cliente.



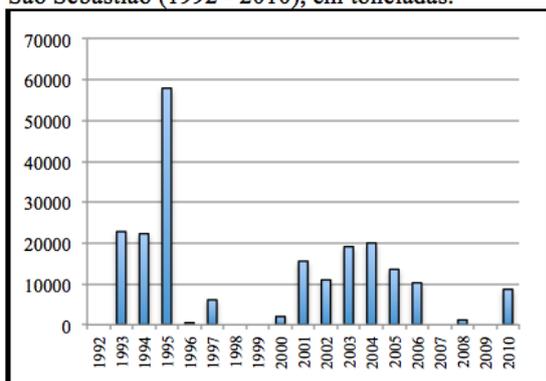
**Foto 18:** Embarque de animais da raça girolando no porto público de São Sebastião; a operadora portuária PRONAVE adotou a utilização desta espécie de “escada” para a operação de transbordo da carga, sob a justificativa de que os guindastes utilizados até então causavam mais estresse aos animais. Fonte: <http://www.agroexport.agr.br/pt/galeria.php>, acesso em março/2011.

O gado brasileiro é bem cotado no mercado externo. Para especialistas, apenas nos dois primeiros meses de 2011, 74 mil cabeças foram vendidas para o exterior. Desse total, cerca de 63% (46,7 mil) foram comprados pela Venezuela. A receita gerada no comércio com esse país chegou a US\$ 49,8 milhões. Os navios<sup>87</sup> que servem a esta demanda, são desenvolvidos especialmente para o transporte de animais de modo a proporcionar o transporte de pequenos grupos (entre 5 e 10 exemplares), evitando assim o *stress* animal. No interior da embarcação, os animais serão distribuídos entre os deques sob o convés. Em cada um deles, são instalados baias, intercaladas por corredores, de modo a manter a ordem junto aos animais, impedindo, inclusive, que os mesmos se concentrem em apenas um lado do cargueiro, evitando a perda da estabilidade e um possível tombamento.

Ainda no sentido das importações, destacamos os *bags* com produtos químicos (gráfico 30), os quais apresentam uma participação relativamente constante no período analisado, apesar da diminuição de sua participação no que concerne à quantidade movimentada. O produto é proveniente dos portos chineses de *Xingang*, *Bayuquam* e *Dalian* e tem como destino algumas empresas de São Paulo como a *Saint Gobain*, *Edalbrás*, *Tanquímica* e *Vesúvius Refratários*, onde serve como matéria-prima.

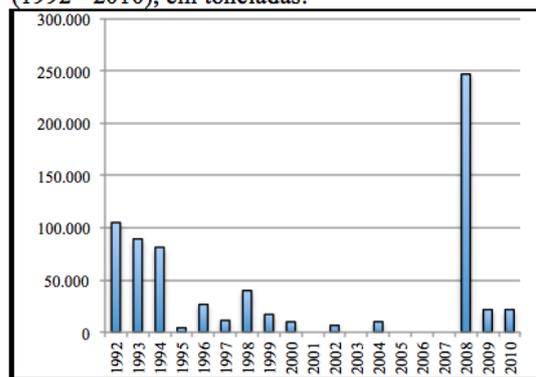
<sup>87</sup> Chamados de navios *livestock*, eles são utilizados para transporte de animais vivos, dotados de currais, tais embarcações podem transportar grandes quantidades de gado, suínos, caprinos etc.

**Gráfico 30:** Evolução da movimentação da importação de bags químicos no porto público de São Sebastião (1992 - 2010), em toneladas.



Fonte: Cia Docas de São Sebastião; DERSA.  
Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

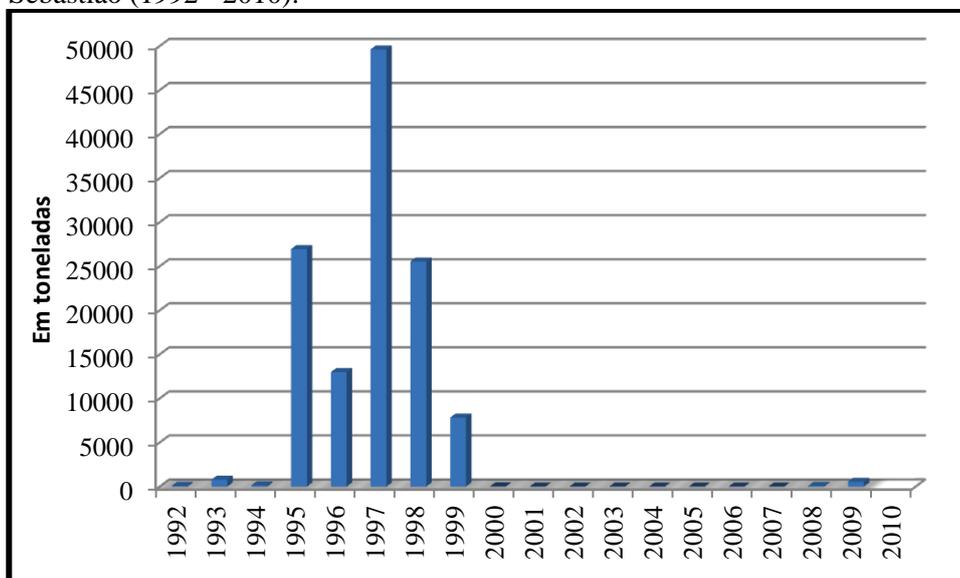
**Gráfico 31:** Evolução da movimentação de produtos siderúrgicos no porto público de São Sebastião (1992 - 2010), em toneladas.



Fonte: Cia Docas de São Sebastião; DERSA.  
Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Os produtos siderúrgicos também marcam presença nas movimentações do porto público de São Sebastião, apesar de terem diminuído sua participação ao longo do período em questão (1992 – 2010). No entanto, não podemos deixar de ressaltar que, conforme se visualiza no gráfico 31, e já comentado anteriormente, eles foram os responsáveis pelo volume atípico movimentado pelo porto no ano de 2008. De modo geral, os produtos siderúrgicos englobam atados de vergalhões e tubos de aço, e estão relacionados à atividade das empresas Belgo Mineira (Piracicaba) e Confab (Piracicaba), respectivamente.

**Gráfico 32:** Evolução da movimentação de contêineres no porto público de São Sebastião (1992 - 2010).



Fonte: Cia Docas de São Sebastião; DERSA. Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Os dados relativos à movimentação de contêineres (gráfico 32) mostram as dificuldades enfrentadas pelo porto no que se refere à inserção em um ambiente competitivo, e talvez por isso, a adaptação a sua movimentação seja a bandeira do projeto de ampliação do porto público. Como abordado no capítulo 1, quando ressaltado o importante papel desempenhado por esta inovação logística na circulação de mercadorias – a revolução dos contêineres – é imperativo aos portos que desejem ver a sua capacidade de movimentação de cargas ampliada, a adequação a este tipo de objeto. A ausência da manipulação de contêineres no porto desde 1999 revela, em um primeiro momento, que o mesmo não foi capaz de manter-se atrativo às cargas containerizadas, o que decorre, provavelmente, da deficiência de sua infraestrutura de armazenamento e acesso terrestre.



**Fotos 19 e 20:** Cais público de São Sebastião. Na primeira foto vê-se navios atracados nos berços 101 (principal) e 201. Na segunda, pode-se visualizar alguns equipamentos portuários para o carregamento dos navios. Fonte: Heloisa dos S. Reis (2009, 2011).

Outra questão interessante a ser destacada diz respeito à frequência com que os navios atracam no cais público, o que demonstra uma grande ociosidade do berço principal – aproximadamente 50%. Tal situação resulta da somatória de fatores anteriormente apresentada, que podem ser resumidos na incapacidade do porto de atender às atuais demandas logísticas e econômicas do setor de transporte marítimo em escala nacional e mundial. Esses motivos corroboram para o fato de o porto público depender, exclusivamente, do fretamento de navios para a movimentação de cargas. Assim, o porto público de São Sebastião não é escala normal de atracação de nenhum armador brasileiro ou estrangeiro, uma vez que para atrair o interesse de tais grupos em inserir alguma localidade em suas rotas regulares, o navio precisa garantir carga de ida e volta em quantidade que justifique a parada adicional. Como no processo de

fretamento, o principal requisito é a existência da necessidade de compra e distribuição de algum tipo de produto, por empresas que geralmente estão geograficamente próximas do referido porto e que o utilizam de acordo com a sua necessidade, este é predominante, mas não é capaz de garantir a existência a demanda por serviços portuários em 100% do tempo, provocando então a ociosidade acima referida e ilustrada na tabela que segue.

**Tabela 7:** Períodos de Ocupação no berço 101 na navegação de longo curso e cabotagem, para os meses de janeiro e fevereiro de 2010.

NOME DO NAVIO	PERÍODO ATRACADO	TEMPO (DIAS) OCUPAÇÃO	TEMPO OCIOSO EM DIAS
64 - NM/ BARBET ARROW	01/01 - 00:00 h a 02/01 - 21:00 h	1,88	
02 - NM/ POSIDANA	14/01 - 07:00 h a 18/01 - 22:35 h	4,64	
05 - NM/ OPTIMANA	28/01 - 03:50 h a 31/01 - 05:25 h	3,06	
<b>TOTAL</b>	<b>JANEIRO =====</b>	<b>9,58</b>	<b>21,42</b>
06 - NM/ FALCON ARROW	04/02 - 11:20 h a 07/02 - 11:45 h	3,01	
07 - NM/ BBC KUSAN	07/02 - 12:50 h a 07/02 - 18:55 h	0,25	
10 - NM/ FINCH ARROW	09/02 - 09:10 h a 11/02 - 21:20 h	2,50	
<b>TOTAL</b>	<b>FEVEREIRO =====</b>	<b>5,76</b>	<b>22,24</b>
15 - NM/ CLIPPER LAGOON	02/03 - 15:30 h a 09/03 - 14:50 h	6,97	
17 - NM/ RHONE	10/03 - 16:20 h a 12/03 - 18:00 h	2,06	
19 - NM/ GANNET ARROW	15/03 - 03:45 h a 18/03 - 07:00 h	3,13	

Obs. A partir das informações acima verificamos que o porto chega a ficar ocioso, ou seja, “sem ver navios” por 20 dias/mês em média.

Fonte: Cia. Docas de São Sebastião (2011).

As principais características trazidas nas páginas anteriores acerca do porto público de São Sebastião, notadamente a respeito dos fixos que compõem a sua base técnica e dos fluxos de mercadorias que por meio deles são realizados, buscaram fornecer os elementos necessários ao entendimento de sua situação nos fluxos de mercadorias em escala nacional, o que pretendemos fazer no próximo capítulo. A seguir exporemos o quadro relacionado ao terminal marítimo Almirante Barroso da PETROBRÁS, o qual, juntamente com o porto público, definiram e, continuam a definir a espacialidade da atividade portuária em São Sebastião.

### 2.4.2 O Terminal Marítimo Almirante Barroso (TEBAR)

O Terminal Marítimo Almirante Barroso, mais conhecido como TEBAR, destaca-se como o maior terminal de óleos e derivados da América Latina. Localiza-se na margem oeste do Canal de São Sebastião e recebe navios preferencialmente pela barra sul, uma vez que nela as profundidades são maiores, chegando a 25m. Já a barra norte, abriga profundidades médias de 20 metros.

Os detalhes com a localização e profundidades dos respectivos píeres e berços de atracação<sup>88</sup> são dados pelas tabela 8 e a figura 12. Destaca-se que o píer norte possui 300 metros de extensão e é utilizado para o embarque e desembarque de derivados, enquanto que o píer sul (com 600 metros de extensão) é destinado ao embarque e desembarque de petróleo. Ambos são ligados às instalações em terra por meio de uma ponte com tubovia com 1.247 metros de extensão.

**Tabela 8:** Profundidade dos berços do Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR.

PÍER	BERÇO	PROFUNDIDADE
PÍER SUL	BERÇO PP1	23 metros (76 pés)
	BERÇO PP2	18 metros (59 pés)
PÍER NORTE	BERÇO PP3	19 metros (62 pés)
	BERÇO PP4	13 metros (42,6 pés)
Obs: profundidades para quaisquer condições de marés.		

Fonte: TEBAR – Petrobrás (2009).

<sup>88</sup> Para fins de comparação, o Terminal Almirante Soares Dutra (Angra dos Reis – RJ), opera com 1 píer, com capacidade para atracar 2 navios, em uma profundidade média de 25m. Já o Terminal Madre de Deus (Bahia), possui 1 píer de atracação, com capacidade para 6 navios (5 simultaneamente), em uma profundidade média de 14,5m. Fonte: Transpetro (<http://www.transpetro.com.br>, acesso em julho/2011).



**Figura 12:** Área ocupada pelo TEBAR, com localização dos respectivos berços de atracação e tanques de armazenamento. Como se pode notar, o terminal pode operar com até quatro navios atracados simultaneamente. Fonte: Google Earth (acesso em nov/2009). Adaptado por Heloisa dos S. Reis (2011).

As instalações do TEBAR em terra comportam 41 tanques – 21 de petróleo, 14 de derivados, dois de etanol, dois de água e dois de resíduos, que armazenam juntos 1,2 bilhão de litros. Conta também com caís de atracação de rebocadores, estação de armazenamento (parque de tanques com cerca de 1.105.000m<sup>3</sup>) e bombeamento, dois oleodutos (um em direção a Cubatão com capacidade inicial de bombeamento de 43 mil m<sup>3</sup>/dia e outro em direção Paulínia com capacidade inicial de 28 mil m<sup>3</sup>/dia, no Estado de São Paulo) e área de administração. Excluindo-se os oleodutos, a área ocupada pelo terminal em terra era de 486.292 m<sup>2</sup> até a inauguração em 1969. Em 1971, a Petrobrás desapropriou área de 169.783 m<sup>2</sup> para ampliação, atingindo um total de mais de 650.000 m<sup>2</sup> (Folha da Baixada, 27/4/1969; Prefeitura de São Sebastião, 1972 *apud* Silva, 1975).

De acordo como Siniti Nagamine<sup>89</sup> (gerente do Terminal), o TEBAR possui 250 empregados próprios e 750 terceirizados<sup>90</sup>. Por ele passa todo o petróleo processado nas refinarias da Petrobrás em Cubatão, São José dos Campos, Paulínia e Mauá. Isso significa que, todo petróleo que é processado pelo estado de São Paulo passa por São Sebastião, o que equivale a cerca de 50% de todo o petróleo processado no Brasil.

A implantação do TEBAR no canal de São Sebastião não só é reveladora das ótimas condições oferecidas pelo canal ao fluxo de grandes navios, como também marca uma importante definição das prioridades econômicas do governo brasileiro, especialmente no que concerne à questão energética, em geral e petrolífera, especificamente<sup>91</sup>.

O início desse longo e conflituoso debate remete à década de 1950, período no qual, por um lado, o desenvolvimento da indústria de base seria tomado, pelo governo federal, como estratégia de desenvolvimento nacional e, por outro, a produção de bens de consumo seria fortemente incentivada com o intuito de consolidar a força do modo capitalista de produção, em um quadro geopolítico no qual imperava a Guerra Fria, de modo que como consequência direta, o consumo de petróleo aumentaria em grandes proporções.

Nesse contexto, tornava-se imperioso engendrar esforços que buscassem livrar o país da forte dependência externa dessa matriz energética<sup>92</sup>, e que abrangia todas as etapas de obtenção do petróleo e seus derivados, tais como transporte, armazenamento, refino e etc. Assim, como principal evento do período e ação (política e normativa) que iria promover uma série de outros eventos secundários, é que entendemos a criação da Petrobras no ano de 1953, durante o governo Getúlio Vargas, em cuja intencionalidade verificar-se-ia, também, a necessidade de se implementar a prospecção de fontes nacionais de petróleo, demanda já levantada em anos anteriores, conforme segue:

---

<sup>89</sup> Gerente do TEBAR, em entrevista à Revista PortoGente de 24 de fevereiro de 2009. Fonte: [www.portogente.com.br](http://www.portogente.com.br), acesso em março de 2011.

<sup>90</sup> Contudo, ainda não podemos quantificar o que isto significa para a geração de empregos no município, mas estamos em busca destas informações.

<sup>91</sup> Um relato detalhado acompanhado da análise dos principais fatos que se sucederam nessa trajetória, inclusive com a sua consequência mais destacada, ou seja, a construção do Terminal Almirante Barroso, pode ser encontrada na Tese de Doutorado de Esther Kandas “A Implantação do Terminal Marítimo Almirante Barroso: marco da definição da política petrolífera brasileira” (FFLCH-USP, 1988).

<sup>92</sup> Kandas (1988) ressalta também o fato de, durante a Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) o mercado internacional de petróleo ter sido bastante atingido, em virtude das interrupções no fornecimento do produto (p. 92).

“O ano de 1949 foi para a economia brasileira mais um período de continuação e consolidação que de grandes inovações. Somente no domínio do transporte e refinação de petróleo foram tomadas iniciativas importantes, embora mesmo aí, o problema decisivo – o da produção nacional – ainda esteja por resolver” (Revista Conjuntura econômica, 1950 – vol. IV, nº 1, p. 1).

Na década de 1950 a conjuntura internacional referente ao mercado do “ouro negro” apontava para uma produção maior do que a demanda, ou seja, uma superprodução. Tal perspectiva tornou-se um problema potencial, pois, ao que tudo indicava, a produção industrial (principal fonte de consumo do petróleo) não estava crescendo a altura da produção deste mineral<sup>93</sup>. Dessa conjuntura, segundo Kandas (1988) tem origem

a estratégia de incentivo à constituição de refinarias em países em processo de industrialização, a pressão para a compra de quantidades cada vez maiores de óleo cru, e mesmo o espaço para a criação de políticas ‘nacionais’ de petróleo e de incremento ao desenvolvimento de indústrias automotivas (p. 93).

Em 1954, as preocupações da recém criada estatal voltar-se-iam para a questão do transporte-armazenamento do petróleo em seu estado bruto (e como consequência da necessidade de refino do mesmo), que aqui chegava por via marítima, para o consumo nos centros economicamente dinâmicos do país. Isto em virtude do fato de que o transporte marítimo internacional passou a impor adequações técnicas ao processo de transporte do produto, as quais consistiram, basicamente, no aumento do tamanho dos navios que transportavam o produto, os chamados *super-tankers*, com vista a ganhos em economias de escala. Esses novos imperativos técnicos, por sua vez, demandaram a adequação dos portos que passariam a receber tais navios, tendo em vista a profundidade de seus calados, os quais requeriam águas profundas para sua atracagem.

Nesse período, o petróleo aqui consumido era proveniente do Recôncavo Baiano (única área produtora no Brasil na época), da Venezuela e da Arábia Saudita. Para o refino do produto, atividade de baixo risco e, portanto, altamente lucrativa, foi levantada a necessidade de construção de uma refinaria na porção sul do país, cuja localização

---

<sup>93</sup> “A produção mundial de petróleo em 1955 atingiu quase 800 milhões de toneladas. Em relação ao ano anterior, o aumento foi de 85,7 milhões de toneladas, isto é, de 12%, enquanto a produção industrial geral cresceu de 11% nos Estados Unidos e de 8% na Europa Ocidental. A partir de 1946 a produção mundial de petróleo mais do que dobrou. Todas estas cifras concordam num ponto: o de que a produção de petróleo não reflete apenas a evolução geral da produção industrial, mas a ultrapassa. Os motivos são evidentes: por um lado, a expansão do automobilismo, que traz cada ano ao petróleo novos clientes; e por outro, a sua utilização como combustível na indústria e na calefação doméstica não cessa de crescer” (Revista Conjuntura Econômica. Rio de Janeiro, 1956 - Junho vol. X nº 6, págs. 47/48).

deveria levar em consideração, ou a proximidade com os centros produtores de petróleo do Brasil, ou a proximidade geográfica em relação aos principais centros consumidores. A segunda opção foi a escolhida, pois ela torna-se mais vantajosa quando se leva em consideração o transporte dos produtos. Restava, então, apenas definir a sua localização exata.

Em um primeiro momento, a então capital do país, Rio de Janeiro, foi escolhida pelo Conselho Nacional de Petróleo como lugar para a instalação da refinaria. Todavia, estudos mais aprofundados, focados especificamente na necessidade de se encontrar uma região abrigada e segura para o empreendimento, fizeram como que o Conselho de Segurança Nacional, optassem por Cubatão, cidade do litoral paulista, próxima de Santos e da cidade de São Paulo, protegida pela escarpa da Serra do Mar. De acordo com Goldenstein (1972),

“...considere-se para Cubatão também o privilégio da existência de vias de comunicação e transporte: duas estradas de ferro – a Sorocabana e a Santos-Jundiaí – estrada de rodagem – Via Anchieta -, o oleoduto da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí; proximidade com o mercado consumidor, barateando o custo do frete”, de modo que “foi portanto em virtude de uma decisão de nível político, com base em razões de ordem estratégica, porém como tudo leva a crer, atendendo ao empenho manifestado por grupo econômico do estado de São Paulo” (p. 126).

O projeto da refinaria, elaborado em 1949, é colocado em prática a partir de 1950, sendo que a mesma entraria em operação em 1955, ano no qual também passa para o controle da PETROBRAS, sob a demanda de processar 60% do petróleo consumido no país. A refinaria de Cubatão iniciou suas operações com a capacidade de operar cerca de 45.000 barris de petróleo (atualmente sua capacidade é de 170.000 barris de petróleo por dia, respondendo por 11% do petróleo processado em território nacional). Foi projetada para processar o óleo proveniente da Venezuela, de onde inclusive, recebeu seu primeiro carregamento (16.000 toneladas em 1954) e da Arábia Saudita, mas após adaptações técnicas (levadas a cabo em 1957) pôde também processar o petróleo do Recôncavo Baiano. A construção da refinaria na cidade de Cubatão (fotos 20 e 21) foi um evento indutor da industrialização, especialmente relacionado à indústria de base, que se seguiu no município, o qual, por sua vez, foi responsável, em grande medida pela forma como esse espaço foi (re)arranjado, ao longo do tempo.



**Fotos 21 e 22:** Vistas parciais da Refinaria de Presidente Bernardes e do Terminal de Cubatão, respectivamente. Fonte: (<http://www.petrobras.com.br/pt/quem%2Dsomos/principais%2Doperacoes/>, acesso em abril/2011).

A necessidade de se dominar nacionalmente as questões referentes ao refino do petróleo, bem como de construção da refinaria foi equacionada. O maior desafio, no entanto, estava relacionado à necessidade de adaptação da infraestrutura portuária nacional aos novos padrões do transporte internacional de óleos e derivados, pelos motivos expostos anteriormente. Em suma, não existia um porto que pudesse receber os grandes petroleiros, e nesse sentido impõe-se à Petrobras a tarefa de construir um terminal marítimo para tal movimentação de carga. Nesse sentido, a estatal apresenta ao governo federal duas alternativas: uma delas dizia respeito à construção de um terminal oceânico em águas profundas, próximo ao porto de Santos, e a outra, à adaptação do Porto de Santos às exigências do transporte de petróleo da época, com obras de dragagem e etc.

“As exigências internacionais de transporte de petróleo recomendavam a construção de um terminal marítimo próximo ao porto de Santos, mas em águas profundas, uma vez que se previa a necessidade de operar com petroleiros de até 45.000 toneladas” (Ressureição, 2002; p. 208).

A primeira opção era a mais favorável na época, uma vez que, no início, as Companhias Estrangeiras de petróleo desejavam a construção de um terminal marítimo próximo ao porto de Santos, mas em águas profundas, uma vez que se previa a necessidade de operar com petroleiros de até 45.000 toneladas (Silva, 1975). Outro ponto favorável em relação à primeira opção diz respeito ao seu prazo de execução que era menor, bem como a “existência de financiamento em dólar oferecido pela Esso Export Corporation e benefício de 8 *cents* americanos por barril de petróleo transportado” (idem, 2002; p. 208) pela *California Transport Corporation*.

O chamado projeto “Esso/Petrobrás” foi proposto em face da ineficiência técnica e operacional do porto de Santos para o tráfego dos super-petroleiros que surgiam, e a cada dia, tornavam-se maiores (em altura e largura) e com calados mais profundos, demandando condições específicas para a sua circulação. A empresa multinacional Esso, à qual muito interessava a superação desse entrave, uma vez que sua atividade dependia fortemente da utilização de grandes navios, propôs à Petrobras, que na época focava esforços para resolver o problema do abastecimento da refinaria de Presidente Bernardes, financiamento<sup>94</sup> para a construção de um terminal exclusivo para a movimentação de petróleo, próximo ao porto de Santos, mas em águas profundas. Com o mesmo objetivo a empresa California Transport Corporation, que também fornecia petróleo bruto para a refinaria de Cubatão, ofereceu uma vantagem econômica de 3 centavos de dólar de desconto por barril transportado, caso fosse autorizada a utilizar o futuro terminal (Kandas, 1988).

Essa ideia, que apesar de seus altos custos, tendo em vista as dificuldades de se realizar uma obra de engenharia desse porte em alto mar, compensava em virtude da economia decorrente do barateamento dos fretes e da isenção de taxas portuária, não era interessante à Companhia Docas de Santos, uma vez que a mesma sofreria um grande impacto financeiro caso não pudesse arrecadar as taxas referentes ao transporte de petróleo em seu canal. Por isso, esta assumiria uma postura de combate e aversão a ideia de construção de um terminal em outro ponto do litoral do sudeste, e defenderia sempre a adaptação do porto de Santos para o atendimento das novas necessidades do transporte de petróleo (idem, 1988).

Contudo, para a Petrobras a opção de se adaptar o porto de Santos, além de mais demorada, deixaria o transporte de petróleo submetido aos “desmandos” de uma companhia movida por interesses privados. O projeto Esso foi recebido, então, pela estatal como a solução mais adequada ao problema e seria implantado no prazo de um ano, tendo sido a área de Praia Grande escolhida para localização do terminal, devido entre outros motivos à:

- proximidade com a refinaria de Presidente Bernardes (12,8 km);

---

<sup>94</sup> O financiamento oferecido era de 2,5 milhões de dólares, com a possibilidade de aplicação de multa de 8 centavos de dólar a mais por cada barril de petróleo importado pela Petrobras, no caso de descumprimento do prazo de construção do futuro terminal. (Kandas, 1988).

- possibilidade de construção de um oleoduto tanto em mar quanto em terra firme, com 4,8 km e 12,8 km, respectivamente;
- boas condições meteorológicas para a atracação dos navios;
- maior economia nos custos de descarga do petróleo bruto com a utilização dos sistema de terminal (cerca de 1,5 centavos de dólar/barril) em relação ao sistema de berços (3,5 centavos);
- uma economia de até 12 centavos de dólar por barril no custo do frete<sup>95</sup>.

De modo a solucionar provisoriamente esta situação, o governo federal autoriza, em 1954, a construção do cais da Conceiçãozinha (inaugurado em 1958 por Juscelino Kubitschek) o qual, apesar de projetado e construído pela Companhia Docas de Santos, com o objetivo de atender em caráter definitivo as refinarias de Cubatão e Capuava, nunca foi utilizado para este fim, dada a insuficiente profundidade de seu canal para receber os navios petroleiros de grande calado<sup>96</sup>.

Ademais, a Companhia Docas de Santos, longe de querer perder a sua “fatia” em um mercado que estava em plena expansão e que oferecia garantia de alta rentabilidade, não concordou com o projeto endossado pela Petrobras e o contrapôs oferecendo a possibilidade de adaptação do porto de Santos, com as obras necessárias, para o recebimento dos superpetroleiros com capacidade de até 45.000 TB e 11,73 metros de calado, e cujas principais características eram, de acordo com Kandas (1988):

- “instalação de um terminal logo à entrada do porto, à montante da foz do rio Santo Amaro, na margem oposta à cidade de Santos; construção simples e fixa, de execução rápida e pouco dispendiosa, em local abrigado a atracamento de dois petroleiros;
- condução por oleoduto até a linha de Barnabé, onde a Docas possuía 43 tanques; transporte até Alamôa onde a Companhia possuía 12 tanques, por dois oleodutos submarinos já existentes ou por linha nova; para Cubatão, o óleo bruto iria diretamente pelos oleodutos da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí;
- maior capacidade de recepção, pois se dois superpetroleiros estivessem utilizando o terminal, seria possível o uso das instalações já existentes, por navios de menor porte, concomitantemente
- execução das obras em um ano e meio;

<sup>95</sup> Kandas (1988).

<sup>96</sup> Atualmente o terminal de Conceiçãozinha movimenta, principalmente, fertilizantes.

- diminuição dos custos por não serem necessárias desapropriações para a construção dos oleodutos que, em sua maior extensão, percorreriam terrenos de propriedade da Marinha e da própria Companhia” (p. 153-154).

Ao apresentar o seu projeto, a Companhia Docas, além de tentar destacar as suas “vantagens técnicas”, criticava fortemente a opção por um terminal marítimo, ressaltando as perdas em arrecadação que ele representaria tanto para o porto de Santos, e conseqüentemente para a economia paulista, em face da queda na arrecadação de taxas portuárias. O impasse gerou tantas discussões que tornou-se necessária a criação, em 1954, por parte do Ministério da Viação e Obras Públicas, de uma Comissão Especial para avaliar ambos os projetos e emitir um parecer sobre essa questão.

Em suma, a referida Comissão elaborou um prognóstico de crescimento para o setor petrolífero no Brasil, ressaltando que a região mais afetada seria exatamente aquela servida pelo porto de Santos, sendo necessária a adoção de uma solução que priorizasse a continuidade nos serviços de abastecimento das refinarias e que não esbarrasse em possíveis congestionamentos decorrentes da concorrência com outras cargas. Nesse sentido, ao que tudo indicava, o parecer seria positivo à construção do terminal oceânico. Contudo, ao final, foi aprovada a adaptação do porto de Santos, com o financiamento de parte das obras pela *Esso Export Corporation* (em decorrência do contrato firmado junto a Petrobras) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES).

O atraso no cronograma das obras, alterações contratuais invocadas pela Companhia Docas de Santos, bem como as crises que atingiam o sistema de abastecimento de óleos e derivados no porto de Santos, considerados já obsoletos, levaram a Petrobras, mais uma vez, a levantar a bandeira da necessidade de construção de um terminal em águas profundas. Nesta nova etapa, a estatal passou a invocar pontos como o do perigo de um grande acidente ocorrer em Santos, culminando na perda para o país de seu porto mais dinâmico, bem como do risco de se manipular cargas inflamáveis junto à carga seca. Assim, deixando de lado o projeto do terminal em Praia Grande, a Petrobras, após estudo rigoroso das condições do litoral paulista, decide-se, em 1957, pela construção do terminal no município de São Sebastião, pois além da região reunir todas as condições necessárias à circulação dos

super-petroleiros, ela representava “o último porto natural do sul do país, mais próximo do Golfo Pérsico, do extremo Oriente e parte da África”.

Em 1961, o presidente Jânio Quadros autoriza, através de decreto, a construção do Terminal Marítimo da Petrobrás em São Sebastião, pois, Jânio Quadros, além de já ser conhecedor da problemática relativa à instalação de um terminal especializado em petróleo, por ter sido governador do estado de São Paulo, estava “convencido das vantagens apresentadas na exposição dos motivos pelo então presidente da empresa petrolífera e da economia do país decorrentes da construção do terminal” (Kandas, 1988; p. 298).

Interessante destacar que durante esse período o espaço portuário de São Sebastião estava à margem da dinâmica de desenvolvimento do Sudeste brasileiro, diferentemente do que ocorria com seu vizinho porto santista, em face, principalmente, da construção das ferrovias com destino aos portos de Santos e Rio de Janeiro. Nesse sentido, a instalação do terminal traria novo ânimo para a região. A outra face dessa moeda, foram os problemas ambientais resultantes, como por exemplo, o desmatamento de áreas até então intocadas, para a construção dos fixos portuários.

Como solução provisória para a demanda no abastecimento da refinaria de Cubatão, a Petrobras decidiu realizar as chamadas “operações de alívio” que consistia na “operação de transbordo de petróleo para navios menores. Esta operação realizava-se no Canal de São Sebastião, onde os grandes navios tinham suas cargas aliviadas para navios menores, acarretando alto custo operacional, além da dupla tarifa aduaneira, pagas uma em São Sebastião (concessão estadual) e outra em Santos”. (Ressureição, 2002; p. 209)

Muitas foram as propagandas realçando as vantagens da construção do terminal em São Sebastião, mas dentre elas destacaram-se a previsão de retorno rápido para os investimentos, e a economia com as taxas de sobreestadia (tal como ocorria no Porto de Santos) e das operações de alívio. No entanto, não há como deixar de se levar em consideração os temores de interrupção no abastecimento das refinarias em decorrência de possíveis manifestações e greves dos trabalhadores

portuários, os quais, no Porto de Santos, já emergiam como uma classe fortemente sindicalizada.

Apesar de o terminal marítimo em São Sebastião mostrar ser uma via de desenvolvimento para a região que, como já abordado, buscava caminhos que voltassem a favorecer um desenvolvimento autônomo, a Secretaria de Viação e Obras Públicas, revelou-se, desfavorável ao projeto, pois o Governo do Estado tinha planos para a ampliação do porto público de São Sebastião, com a construção de armazéns, pátio para ferrovia, heliporto e etc, e que deveriam se concretizar nas áreas pleiteadas pela Petrobrás para a construção do TEBAR. Nos termos do trecho da carta escrita pelo Governador Carvalho Pinto ao então presidente da Petrobras, Francisco Mangabeira<sup>97</sup>:

“o projeto São Sebastião interfere frontalmente no futuro desenvolvimento, a longo prazo, das instalações portuárias que o Governo do Estado tem o dever de acautelar integralmente (...) faz-se mister que os projetos das obras do Terminal sejam examinados e aprovados pela Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, como representante do concessionário, seguindo-se aprovação do Governo Federal, Ministério da Viação e Obras Públicas”.

A despeito de todas as controvérsias e após o início das obras em 1963, o ano de 1969 marca o pleno funcionamento do TEBAR. Conforme Silva, este é um momento, significativo para a “história da Petrobrás<sup>98</sup>, não só pela facilidade no desembarço e transferência do petróleo bruto, pela economia de divisas proporcionada à balança comercial, mas ainda por ter possibilitado, para a empresa, a aplicação dos lucros do transporte em outros setores, como a prospecção” (Silva, 1975; p. 8). Naquele ano, o Terminal recebeu o primeiro super-petroleiro, cuja carga foi superior a meio milhão de barris de petróleo, os quais foram bombeados para a Refinaria de Presidente Bernardes através do oleoduto (com cerca de 120 km de extensão).

---

<sup>97</sup> Ofício do governador Carvalho Pinto ao Presidente da Petrobras (17/02/1962) *apud* Kandas (1988; p. 321).

<sup>98</sup> Há de se destacar também que a construção do TEBAR representou um grande avanço para a engenharia e indústria brasileiras, tendo em vista que no decorrer da implantação do projeto muitos empecilhos e desafios técnicos tiveram que ser transpostos, bem como muitos materiais tiveram que ser produzidos aqui no país em virtude da dificuldade de importação dos mesmos.



**Fotos 23 e 24** : Imagens do início da construção do TEBAR na década de 60. Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião, 2010.



Em 1971, novas obras foram iniciadas com vistas a ampliar a estrutura do terminal<sup>99</sup> e assim um novo oleoduto foi posto em operação, ligando o TEBAR à Refinaria de Paulínia no planalto, medindo 226 km de extensão, com uma estação intermediária em Rio Pardo. Somando-se a estas novas instalações, construiu-se um novo píer e assim mais dois berços de atracação. A construção da Refinaria Henrique Lage no Vale do Paraíba trouxe a necessidade de se construir mais um oleoduto, o qual conta atualmente com cerca de 121 km e é formado por três trechos (São Sebastião - Rio Pardo; Rio Pardo – Guararema e Guararema – São José dos Campos). Este foi inaugurado em 1979.

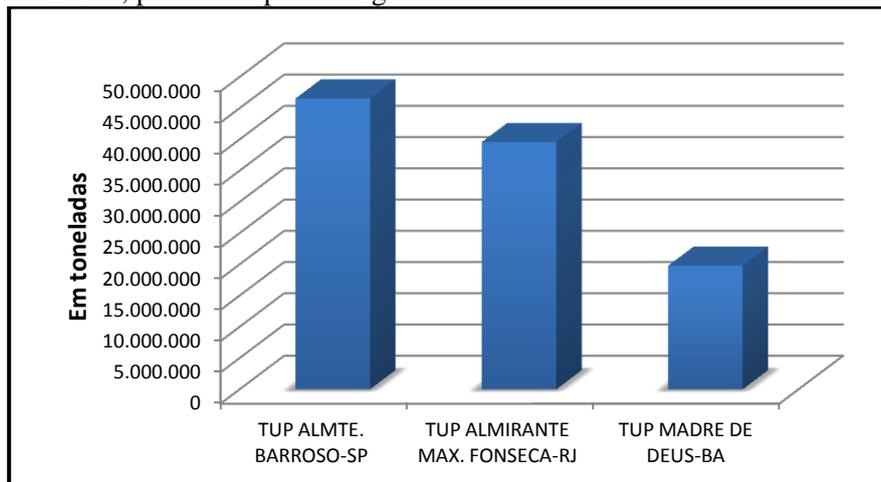


**Fotos 25 e 26:** O TEBAR hoje: na primeira foto podemos visualizar parte do parque com os tanques de armazenamento e na segunda a Portaria do Terminal. Fonte: Petrobras (2007) e Heloisa dos S. Reis (2010), respectivamente.

No que tange à movimentação no cais privativo, verificam-se aí os maiores volumes de cargas, no caso, os granéis líquidos. De acordo com a ANTAQ, os portos brasileiros movimentaram em 2010, um total de 208.457.608 de toneladas de granéis líquidos (combustíveis, solventes, óleos vegetais, etc.). O espaço portuário de São Sebastião (SP), através do Terminal Marítimo Almirante Barroso foi o que mais movimentou esse tipo de carga: 46.550.821 de toneladas ou 22,3% do total. O espaço portuário de Angra dos Reis (por meio do Terminal Almirante M. Fonseca), com 39.569.203 t, ou seja, 18,9% do total, ficou em segundo lugar e o Terminal Madre de Deus, na Bahia, em terceiro com 9,5% (19.770.097t) – gráfico 33.

<sup>99</sup> Em consequência, no ano de 1973 “deu entrada no Canal de São Sebastião, um petroleiro de 285.700 toneladas de porte bruto, transportando cerca de 2 milhões de barris de petróleo bruto. Este foi o maior petroleiro a visitar as Américas, na época” (Kandas, 1988; p.328).

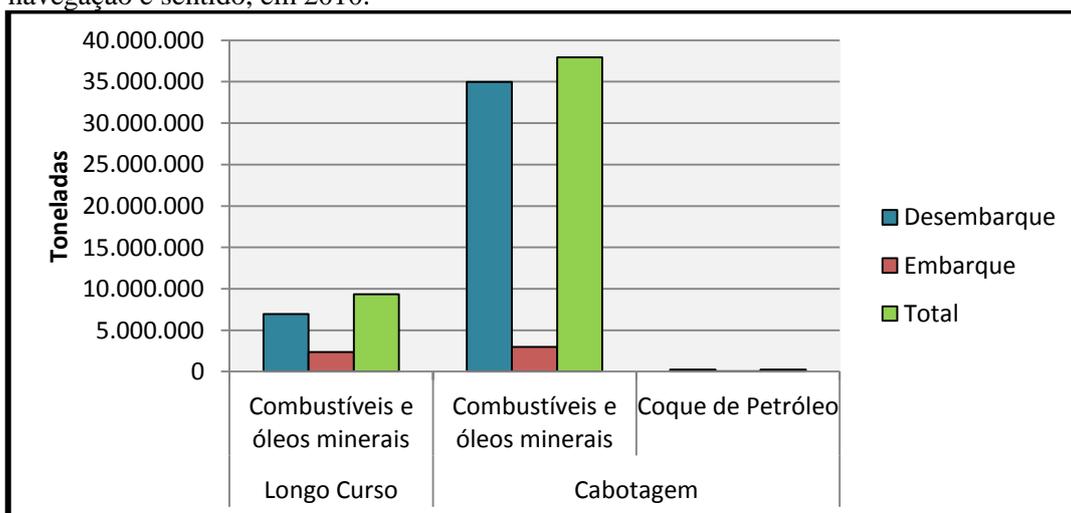
**Gráfico 33:** Movimentação de granéis líquidos nos três principais terminais brasileiros, para este tipo de carga.



Fonte: ANTAQ (2010). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Destacam-se nas operações com navios de longo curso, no TEBAR, produtos como diesel, gasolina, óleo combustível e petróleo. Já nas operações de cabotagem, os principais granéis líquidos movimentados são água, diesel, gasóleo, gasolina, nafta, óleo combustível, petróleo e QAV. A cabotagem é responsável pela maior parte do volume transportado, contribuindo com 80,4%, enquanto as operações de longo curso, com origem principalmente no Oriente Médio e na Venezuela, respondem por 19,6% do volume total movimentado.

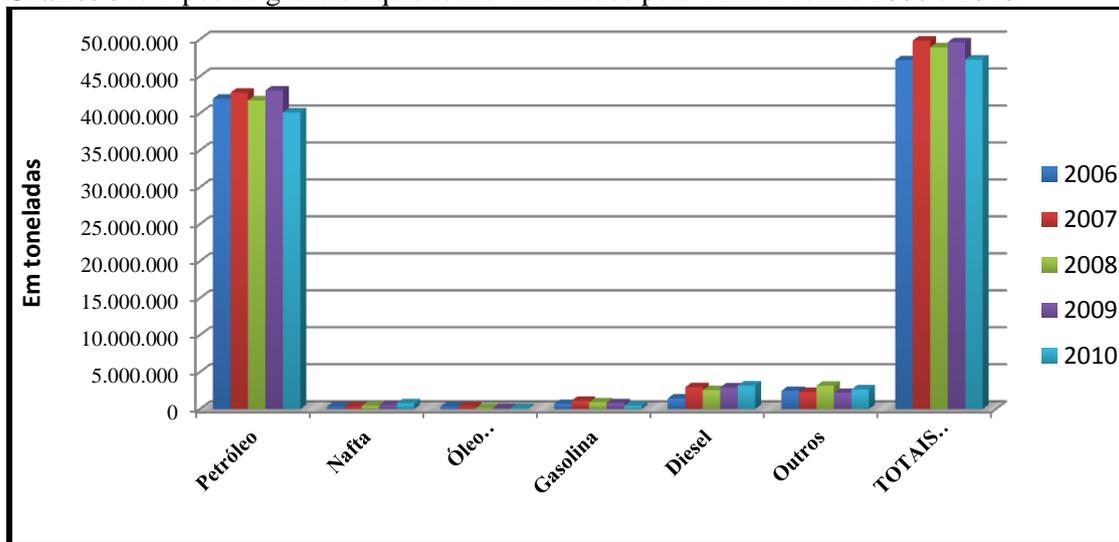
**Gráfico 34:** Movimentação de granéis líquidos no TEBAR, de acordo com o tipo de navegação e sentido, em 2010.



Fonte: ANTAQ (2010). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

O TEBAR é administrado pela TRANSPETRO<sup>100</sup>, subsidiária integral da Petrobras, criada em 1998<sup>101</sup> e cujas atividades estão relacionadas às áreas de produção, refino e distribuição de petróleo e derivados, gás e etanol. É considerada “a maior armadora da América Latina e principal empresa de logística e transportes do país”, prestando serviços especialmente para a indústria petroquímica.

**Gráfico 35:** Tipos de granéis líquidos movimentados pelo TEBAR entre 2006 e 2010.



Fonte: Cia. Docas de São Sebastião (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

A distribuição dos granéis líquidos a partir do TEBAR segue os caminhos dos oleodutos que interligam o terminal às refinarias (figura 13) de Cubatão, na Baixada Santista e ao planalto (Paulínia e São José dos Campos). Para se compreender melhor a importância do Terminal Marítimo Almirante Barroso, torna-se necessário explicitar, de maneira geral, sua importância para o transporte de petróleo e derivados, o que como exposto acima é feito através de oleodutos.

Os oleodutos constituem-se de tubos que medem entre 6 e 10 polegadas, que se encontram a cerca de 1 m abaixo do solo. De acordo com Sousa (2005), o “primeiro oleoduto do país foi instalado em São Paulo, em outubro de 1951, quando ainda não

<sup>100</sup> “A Transpetro é responsável por uma rede de estradas invisíveis formada por mais de 14 mil km de dutos – entre oleodutos e gasodutos – que interligam todas as regiões brasileiras e abastecem os mais remotos pontos do País. À malha de dutos se aliam terminais e uma frota de navios petroleiros, unindo as áreas de produção, refino e distribuição da Petrobras e atuando na importação e exportação de petróleo e derivados, de biocombustíveis e de gás natural. Além da Petrobras, seu principal cliente, a Transpetro presta serviços a diversas distribuidoras e à indústria petroquímica”. Fonte: <http://www.transpetro.com.br>, acesso em julho/2011.

<sup>101</sup> Antes da criação da Transpetro terminais marítimos eram administrados diretamente pela Petrobrás e os petroleiros necessários à circulação dos produtos, em parte, pertenciam à FRONAPE (Frota Nacional de Petroleiros), criada em 25 de abril de 1950 (Decreto nº 28.050).

havia a Petrobrás, o oleoduto Santos - São Paulo tinha a finalidade de transportar , do porto de Santos, os derivados de petróleo importado, até o centro consumidor de São Paulo”. Atualmente, os oleodutos estão presentes, muitas vezes de forma “invisível”, em diversas partes do Brasil, sendo que sua concentração se dá no estado de São Paulo, conforme se pode observar na figura que segue.



**Figura 13:** Localização das principais refinarias de petróleo da Petrobrás e suas respectivas capacidades de refino. Fonte: <http://www2.petrobras.com.br/ri/port/DestaquesOperacionais/Abastecimento/MapaRefinarias.asp>. Petrobrás (2009). Acessado em jan/2010.

Atualmente, o estado de São Paulo é sede da maior e mais importante rede de dutos do Brasil, contando com uma malha dutoviária com cerca de 2.280km de extensão. Desta maneira, o estado, embora não seja um grande produtor de petróleo<sup>102</sup>, tem um papel essencial na circulação desse produto, chegando a concentrar quatro das onze refinarias existentes no país, as quais são responsáveis por processar o petróleo que aqui chega, especialmente por meio da cabotagem, como visto anteriormente.

A rede de dutos promove a ligação entre o Terminal Marítimo, as Refinarias, Terminais de Distribuição e Estação de bombeamento (figura 14). O DTCS (Dutos e Terminais Centro-Oeste e São Paulo) é o órgão que administra este setor de abastecimento e transportes da Petrobrás em São Paulo atuando nos municípios de São Paulo, Campinas, São José dos Campos, Santos, Cubatão, São Bernardo do Campo, Santo André, Mauá, São Caetano do Sul, Barueri, Jundiaí, Jacareí, Mogi das Cruzes, Guararema, Guarulhos e Suzano, foi criada em 1992 a partir de uma fusão do TEDEP (Terminal de Derivados de São Paulo) e do TEBAR. Atualmente está sediado em São Caetano e processa cerca de 50% do petróleo consumido no país e transporta cerca de 10.200.000 metros cúbicos de petróleo e derivados por mês (Sousa, 2005).

O sistema paulista é composto por sete terminais de Distribuição (São Caetano do Sul, Barueri, Alemoa, Cubatão, Guararema, Guarulhos e São Sebastião), cuja interligação é feita por Refinarias: Paulínia (REPLAN), Henrique Lage - São José dos Campos (REVAP), Capuava - Mauá (RECAP) e Presidente Bernardes - Cubatão (RBPC). As três primeiras estão localizadas junto aos principais centros consumidores e a terceira, próxima ao terminal marítimo e está interligada a ele.

---

<sup>102</sup> Até o momento, uma vez que no futuro, com a exploração das reservas encontradas na Bacia de Santos, este quadro, possivelmente, sofrerá mudanças.



**Figura 14:** Rede de dutos e terminais marítimos do Brasil. Fonte: [http://www.editoravalete.com.br/site\\_clube/polos/dutos\\_terminais/dutos\\_terminais.html](http://www.editoravalete.com.br/site_clube/polos/dutos_terminais/dutos_terminais.html) (Acesso em jan/2010).

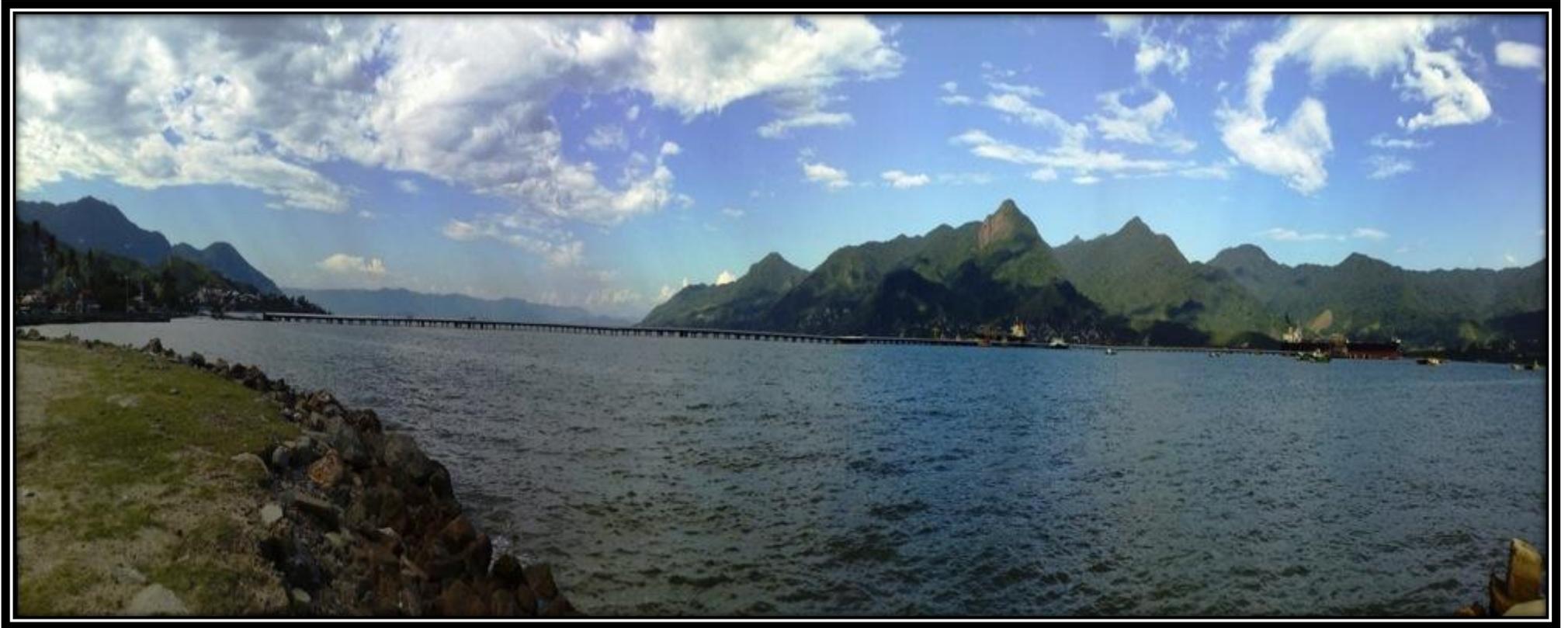
Os dados até aqui expostos são reveladores da importância do terminal para a movimentação de petróleo e derivados, tanto numa escala estadual quanto nacional. O próprio espaço urbano do município de São Sebastião deixa bastante clara a importância da atividade portuária engendrada pela PETROBRÁS no âmbito local, já que as infraestruturas de suporte ao transporte e armazenamento dos grânéis líquidos se interpõem às estruturas urbanas do centro histórico.

De modo a sintetizar as principais características destacadas até aqui acerca dos fluxos que solidaria e contraditoriamente se realizam no espaço portuário de São Sebastião, elaboramos a tabela com as informações que seguem:

**Quadro 2: O espaço portuário de São Sebastião – fixos e fluxos: uma síntese.**

	<b>Porto Público de São Sebastião</b>	<b>Terminal Privativo – TEBAR</b>
<b>Fixos</b>		
<b>Atracadouros e Píeres</b>	1 píer com 1 atracadouro principal	2 píeres com atracadouros
<b>Armazéns</b>	2-4 armazéns	41 tanques de armazenamento de granéis líquidos
<b>Dutos</b>	Não se aplica.	São Sebastião – RPBC: 120km São Sebastião – REVAP: 121km São Sebastião – RECAP: 120km + 36km (a partir da REDUC) São Sebastião – REPLAN: 220km
<b>Fluxos</b>		
<b>Movimentação de carga geral e granel sólido (em toneladas) - 2010</b>	664.121 toneladas	-
<b>Movimentação de granéis líquidos</b>	-	46.550.821 toneladas

Fonte: ANTAQ, TRANSPETRO, COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, ANP (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).



**Foto 27:** Vista panorâmica do Terminal Marítimo Almirante Barroso no Canal de Sebastião, com a Ilhabela ao fundo. Fonte: Heloisa dos S. Reis (out/2009).

# 3

## O espaço portuário de São Sebastião no contexto da Geografia Portuária Nacional

### **3. O ESPAÇO PORTUÁRIO DE SÃO SEBASTIÃO NO CONTEXTO DA GEOGRAFIA PORTUÁRIA NACIONAL**

---

No capítulo anterior foram explicitadas as bases históricas do processo de formação do espaço portuário de São Sebastião, as quais nos possibilitaram compreender o modo como o mesmo está organizado hoje. Buscamos também expor as características gerais das mercadorias que são movimentadas pelos fixos que compõem nosso espaço portuário de modo a revelar a natureza dos fluxos que lá se realizam.

Tendo em vista que tal reconstituição histórica foi feita sob a perspectiva do desenvolvimento da atividade portuária, resta evidente que os objetos técnicos ali presentes e que servem a esta demanda, engendram dinâmicas próprias, as quais, por sua vez, são elementos importantes para entendermos como tal espaço insere-se no contexto da totalidade brasileira.

Nesse sentido, caracterizado o sítio, resta-nos analisar a situação do espaço portuário de São Sebastião. Portanto, o principal objetivo do presente capítulo será o de realizar um esforço analítico para contextualizar nosso objeto de estudo na geografia portuária brasileira, propondo, portanto, uma visão sobre a totalidade e destacando as principais relações estabelecidas entre as diferentes escalas relativas aos fluxos de mercadorias, realizados a partir da referida base técnica a qual representa um “formidável ponto de apoio para se identificar situações, uma vez que é fruto da convergência de forças emanadas de um espaço mais amplo, subordinadas a estruturas nacionais e internacionais” (Araújo Silva, 1974; p. 15).

### 3.1 Da situação do porto público e de sua hinterlândia

Desde o início da ocupação do litoral brasileiro, período durante o qual funcionou como apenas mais um dentre os tantos outros trapiches existentes em nossa orla marítima, o porto público de São Sebastião destaca-se na geografia portuária do Brasil, não pela sua significância econômica, mas sim porque seu sítio portuário está localizado em um canal que proporciona, naturalmente, excelentes condições para o desenvolvimento da navegação marítima<sup>103</sup>.

Nesse sentido, muitas foram as ações que buscaram criar e consolidar uma base técnica (infraestrutura) no local, de maneira a impulsionar o desenvolvimento do referido porto. É nesse contexto que podemos inserir, por exemplo, os estudos de viabilidade para o empreendimento, realizados no século XIX, pelo governo da Província de São Paulo com vistas a engendrar uma “desconcentração” da movimentação portuária em Santos, dotando assim o estado de um porto alternativo, especialmente nos momentos em que este porto passava por algum tipo de dificuldade (frequentemente revelada na forma de crises de congestionamentos).

No entanto, tais estudos, que em verdade mostravam-se como verdadeiros projetos de desenvolvimento para o porto e a própria cidade de São Sebastião, sempre estiveram consignados a esbarrar na grandeza e na força política dos interessados em expandir cada vez mais as instalações físicas do porto de Santos<sup>104</sup>, contribuindo assim para a construção e efetivação da hegemonia deste porto, tanto em relação aos seus vizinhos, em nível local, (São Sebastião, Ubatuba, São Vicente), quanto aos demais portos brasileiros.

É assim, pois que a morosidade com a qual os projetos eram levados a cabo em São Sebastião, somadas ao solucionamento dos problemas no porto santista culminaram para que apenas na década de 1930 fosse iniciada a construção do porto organizado em São Sebastião, o qual quando do término das obras e início de suas

---

<sup>103</sup> Para uma descrição mais detalhada acerca das condições naturais do Canal de São Sebastião consultar as referências citadas no capítulo 2.

<sup>104</sup> Inaugurado em 2 de fevereiro de 1892 com a construção dos 260 primeiros metros de cais em substituição dos trapiches utilizados até então, na área que hoje denomina-se “Valongo”. Atualmente o porto de Santos movimentava mais de 60 milhões de toneladas de cargas e possui mais de 12km de cais. Fonte: <http://www.portodesantos.com.br> (acesso em maio de 2011).

operações na década de 1950, já se mostrava obsoleto, tendo em vista sua constituição em apenas um único berço de atracação, o que até hoje representa uma de suas principais deficiências logísticas.

Assim, durante o processo de formação do espaço portuário de São Sebastião podemos evidenciar que o porto público de São Sebastião esteve sempre inserido, mesmo que marginalmente, no contexto da produção do espaço litorâneo brasileiro, especialmente no que refere-se a sua participação como escoadouro das riquezas exploradas durante os diferentes ciclos econômicos que aqui se sucederam. Nesse sentido, fazendo São Sebastião parte da região vicentina, e sendo o açúcar o primeiro artigo produzido na região, o porto de São Sebastião seria utilizado para o transporte deste produto<sup>105</sup> e de seus derivados, especialmente a aguardente<sup>106</sup>, bem como de fumo, anil, produtos que representavam o “essencial da vida econômica local” (França, 1959; p. 133).

Nos séculos XVI e XVII, verifica-se a inserção do porto de São Sebastião na lógica geral do mercantilismo que se instaurava no território colonial a partir do domínio português, de modo que a região do litoral norte como um todo assentava suas bases em uma produção local de subsistência e na atividade marítima. Conforme nos relata França (1959) eram:

“os portos de São Sebastião e Ubatuba assiduamente frequentados pelos barcos portugueses que demandam o porto de Santos. As condições de abrigo, particularmente favoráveis no Canal de São Sebastião, atraem para esta passagem as embarcações portuguesas. É assim que nos relatórios e mapas esparsos, do porto da Vila de São Sebastião, na segunda metade do século XVII (arquivo da Coletoria Estadual de São Sebastião), encontram-se os registros da estadia frequente de embarcações na rota Rio-Santos, parando para descarregar peças de fazenda, pipas de vinho ou carne seca (os principais artigos de importação) e recolhendo pipas de aguardente, açúcar, `fumo da terra`, anil, farinha de mandioca ou arroz, que aparecem como os principais artigos de exportação, na área do Canal” (p. 133).

---

<sup>105</sup> Importante destacar que o porto de Santos, antes de se tornar o “porto do café” teve seu desenvolvimento intimamente relacionado com o transporte de açúcar (Araújo Filho, 1969).

<sup>106</sup> Ary França destaca que durante muito os engenhos de aguardente representavam a atividade produtiva mais importante do litoral norte (1959).

No mesmo período, o porto de São Sebastião também fora utilizado como escoadouro do ouro extraído das Minas Gerais para o porto do Rio de Janeiro, sendo inclusive comuns os relatos relacionados aos “descaminhos do ouro pelo porto de São Sebastião”, ou seja, ao frequente contrabando do produto. Assim, pois a vila de São Sebastião, funcionou, através de seu porto, nesse período, como um elo de articulação, por meio da navegação de cabotagem, no caso facilitando a conexão entre as áreas de extração e o porto exportador (Rio de Janeiro), a partir do qual o produto ganhava o mercado mundial. Tal função era comum a outras dezenas de portos menores espalhados ao longo da costa brasileira, os quais tinham como função drenar a produção colonial de sua hinterlândia para os portos maiores que os polarizavam e concentrariam essa produção, como Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Salvador, que posteriormente abasteceriam as metrópoles europeias. Destaca-se, também, o fato de a mineração ter igualmente influenciado o aumento da produção, especialmente, de açúcar, conforme afirma Fernández (1992):

“a mineração forneceria, por vias indiretas, um impulso à região em estudo, com crescimento do mercado do Rio de Janeiro, transformado em centro administrativo da Colônia e, ao mesmo tempo, porto de saída do ouro. O Litoral Norte, mediante a navegação de cabotagem estava em condições de atender à crescente demanda de açúcar e aguardente da Capital, tanto para consumo próprio quanto para reexportação, o que estimularia o já mencionado desenvolvimento da lavoura canavieira na região” (p. 54-55).

Passado o ciclo do ouro<sup>107</sup>, o açúcar voltaria aos poucos ao cerne da atividade produtiva local<sup>108</sup> entre os séculos XVIII e XIX, e “embalado pela demanda dos mercados externos, atinge o auge por volta de 1799-1800” (Ressureição, 2002; p. 48), “sendo exportado através do porto (de São Sebastião) para a corte e de lá para metrópole” (idem, 2002; p. 72). No entanto, tal pujança econômica não duraria muito em virtude do estabelecimento de um novo marco normativo para nortear a atividade portuária no estado de São Paulo, em 1787 pelo então governador Bernardo José de Lorena. De acordo com Almeida (1959),

---

<sup>107</sup> Um dos motivos apontados para a decadência da importância do transporte do ouro no litoral norte foi a abertura do chamado “caminho novo”, em 1710, o qual ligava as áreas de mineração diretamente ao Rio de Janeiro.

<sup>108</sup> “Por volta de 1780, a região do litoral norte da capitania de São Paulo, sobretudo São Sebastião e Ilhabela, começa a se firmar como polo produtor de cana-de-açúcar para exportação. (Ressureição, 2002; p. 55)

“o litoral nadava em mar de rosas, florescendo francamente, quando em setembro de 1787, ao toque de caixa, publicavam os capitães-mores, por ordem do capitão-general Bernardo José de Lorena, o terrível édito, pelo qual, todas as embarcações que zarpasssem dos portos do litoral ficavam obrigados a escalar em Santos” (p. 106).

Nesse contexto, o porto de São Sebastião, cuja hinterlândia sempre manteve relações mais fortes com o porto do Rio de Janeiro, acabou sendo muito prejudicado visto que Santos, que recebia até então, segundo os relatos, apenas a visita de poucas embarcações, passou a concentrar a maior parte das embarcações que demandavam o litoral da capitania de São Paulo, o que contribuiu de maneira decisiva a prosperidade da vila de Santos, enquanto o litoral norte como um todo entrava em decadência.

**Tabela 9: Total exportado pela porto de São Sebastião em 1798.**

Produtos	Quantidade	Praça Mercantil			
		Rio de Janeiro	Santos	Ilha Grande	Parati
<b>Açúcar*</b>	21.000	20.781	19		
<b>Aguardente**</b>	357	145	212		
<b>Anil*</b>	06	06			
<b>Farinha/Mandioca</b>	606		606		
<b>Fumo*</b>	201		140	27	34

\* em arrobas – 1 arroba  $\cong$  14,7 kg

\*\* em pipas – 1 pipa  $\cong$  100 litros

Fonte: Dados aferidos dos Maços de população (1798) – AESP *apud* Ressureição (2002; p. 80).

A tabela acima ilustra a pauta de produtos movimentados no porto de São Sebastião no final do século XVIII, representados, como já evidenciado, pela produção agrícola do litoral norte. Nela podem-se visualizar, também, as principais localidades para as quais essa produção era drenada, no caso, Rio de Janeiro, Ilha Grande, Parati e Santos. Primeiramente, verifica-se a importância do açúcar como principal artigo de exportação, mesmo que na forma de seu subproduto, a saber, a aguardente. Por outro lado, ressalte-se a predominância nas relações de troca com o porto do Rio de Janeiro, e a partir daí, com o mercado europeu; e também com os portos vizinhos mais próximos, com os quais engendrava-se uma circulação de mercadorias que visava ao abastecimento local, por meio da navegação de cabotagem, modalidade de transporte que mostrava ser uma alternativa às dificuldades encontradas no acesso terrestre, em virtude da presença da Serra do Mar.

Assim, as medidas normativas<sup>109</sup> que, por um lado, contribuíram de maneira decisiva para o florescimento econômico do porto santista e, conseqüentemente, com o desenvolvimento da cidade de Santos, por outro, como já exposto, favoreceram à marginalização do litoral norte, o qual passou por um período de perda de população para áreas mais dinâmicas e de reformulação da sua atividade produtiva voltada majoritariamente para a subsistência. Tais medidas, no entanto, mostravam ser uma tentativa de aumentar e fortalecer a economia paulista e fazer de Santos a porta de saída e entrada de todo o comércio. Nas palavras de Ressureição (2002), o então governo da capitania de São Paulo,

“visava com esse decreto proibir a exportação de todos os gêneros de embarque para outra qualquer capitania, pois via ser vantajoso para o desenvolvimento econômico da capitania paulista o comércio direto com Portugal através do porto de Santos. Mas o resultado foi desanimador para a vila de São Sebastião” (p. 87).

Essas medidas têm fim em 1808, com a Abertura dos Portos, no entanto, novo surto de desenvolvimento econômico só viria alcançar o litoral norte novamente com o estabelecimento do ciclo cafeeiro, especialmente em meados do século XIX. É sabida a importância dessa cultura para o território paulista, o qual se utilizou em suas lavouras tanto da mão-de-obra do imigrante europeu (oeste paulista) quanto dos escravos africanos (Vale do Paraíba). Portanto, a primeira repercussão da economia cafeeira paulista para os portos do litoral norte como um todo, e, conseqüentemente, para São Sebastião, foi aquela relacionada ao tráfico negreiro, em especial após a lei de abolição da escravatura em 1850.

Os portos do litoral norte sempre funcionaram como ponto de desembarque de escravos, e não deixaram de desempenhar este papel com a proibição do tráfico negreiro. Pelo contrário, passaram a participar intensamente das rotas clandestinas, as quais eram responsáveis por suprir a demanda crescente por mão-de-obra dos

---

<sup>109</sup> De fato, a norma que impunha a obrigatoriedade de “toda venda/compra de produtos se realizar somente com o porto da praça e vila de Santos” teve dois momentos distintos. O primeiro vigora desde a sua promulgação até 1798, quando é revogada pelo então governador Melo de Castro e Mendonça, devido às inúmeras reclamações dos agricultores locais (litoral norte). O segundo tem início com a sua retomada pelo governador Antônio José da Franca e Horta, o qual, no entanto, a impôs novamente de forma seletiva, ou seja, no início estipulou a necessidade de apenas alguns gêneros cultivados (aguardente, café, arroz, cacau, farinha de mandioca) serem comercializados para o porto de Santos ou para o Reino. Contudo, em 1804, apesar das queixas dos produtores e comerciantes, o governador resolve aumentar a lista e aí, insere também o açúcar. (RESSUREIÇÃO, 2002; págs. 86-93).

cafeicultores do Vale do Paraíba, e dentre as localidades a Vila de São Sebastião, por meio de seu porto, desempenhou um papel de destaque.

Ademais, durante o período de consolidação da lavoura cafeeira no Vale do Paraíba, o porto de São Sebastião recuperará novamente a sua posição de “nó” no circuito de drenagem da produção do planalto no interior paulista para os portos de Santos e do Rio de Janeiro, os mais importantes do Brasil até então, tendo sido inclusive essa a fase de maior prosperidade do Litoral Norte, o que pode ser comprovado nos dados exposto na tabela seguinte, de modo que “até meados do século XIX o Litoral Norte produziria maior quantidade de café que a região de Lorena, então a maior área produtora do Vale do Paraíba Paulista, exportando tanto a sua produção como a do Vale para o Rio de Janeiro” (Silva, 1975; p. 21).

**Tabela 10:** Produção de Café no Litoral Norte e Região de Lorena (1836 e 1920), em arrobas.

<b>Localidade</b>	<b>1836</b>	<b>1854</b>	<b>1886</b>	<b>1920</b>
<b>São Sebastião</b>	42.845	86.000	600	-
<b>Ilhabela</b>	10.289	112.500	4.000	3.020
<b>Ubatuba</b>	31.000	99.500	5.000	153
<b>Subtotal</b>	84.134	298.000	9.600	3.173
<b>Lorena*</b>	33.649	125.000	50.000	45.293
<b>Total</b>	117.783	423.000	59.600	48.466

Fonte: Milliet, 1941 *apud* Silva, 1975; p. 20.

\*Região de Lorena (Silveiras, Piquete, Cruzeiro, Guaratinguetá e outras localidades)

O café demandou ao litoral não apenas a utilização das potencialidades de seus portos, especialmente São Sebastião e Ubatuba, mas também a abertura de caminhos no planalto e com isso a instauração de uma incipiente rede de caminhos para a conexão das áreas de escoamento da produção e a sua hinterlândia, representada pelo Vale do Paraíba. É assim, pois que surgem o caminho do Padre Dória ligando São Sebastião a Salesópolis e a estrada que ligava Ubatuba a São Luiz do Paraitinga. Nesse momento, os dois portos do litoral norte possuíam mais expressividade econômica do que o porto de Santos de maneira que, com relação ao café, suas exportações representavam o dobro das santistas, o que “está relacionado com o fato de que a produção de Ubatuba na época era uma das mais importantes da Província, mas também deve ser considerado que já nessa época a produção das terras

de seu *hinterland* serra acima significava a maior parcela do volume exportado” (Fernández, 1992; p. 65).

O quadro de prosperidade que teve lugar nas vilas portuárias do litoral norte não durou, entretanto, muito tempo, tendo em vista as consequências da construção das linhas ferroviárias que interligaram as regiões produtoras de café aos portos de Santos e Rio de Janeiro. Ou seja, a partir de uma ação que buscou privilegiar áreas portuárias específicas em detrimento de outras, por meio da instalação de uma nova rede técnica, toda a região do litoral norte foi levada ao ostracismo. Assim, em que pesassem as excelentes condições de navegação, com as ferrovias (a qual tornou-se uma vantagem comparativa dos portos santista e do Rio de Janeiro) o transporte de cabotagem perde importância e os portos dessas localidades (que serviam exatamente a essa demanda) ficaram estagnados. Assim,

“a inauguração da ferrovia entre Santos e São Paulo em 1867 e a ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro de 1877 exerceriam sobre a economia litorânea efeito semelhante ao do caminho novo<sup>110</sup> no período do ouro. Ambas as estradas, numa época em que o transporte ferroviário tornara-se decisivo, alcançando os interesses de grande hinterlândia do Sudeste, contribuíram para novo isolamento do Litoral Norte. Acrescentasse a derrocada do regime servil não se beneficiando o Litoral Norte com a substituição do braço escravo pelo do imigrante” (Silva, 1975; p. 21).

Acerca do papel das ferrovias como fixos necessários a circulação de mercadorias entre a hinterlândia produtiva e um porto escoador, diz HOBBSAWM (1982), que “do ponto de vista global, a rede de troncos ferroviários permanecia suplementar à de navegação internacional. Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo” (p. 72-73).

De acordo com Silva (1975), desde o surgimento do núcleo urbano de São Sebastião, no século XVI, até o final do século XIX, as dificuldades de acesso ao litoral norte de São Paulo não seriam óbices a utilização desses portos como escoadouro da produção da hinterlândia paulista e mineira, pois o alto “valor dos

---

<sup>110</sup> Grifo no original.

produtos compensava as dificuldades da circulação terrestre”, e deste modo, durante todo esse período “as condições de ancoradouro de São Sebastião foram importantes para a vida regional e nacional” (p. 24).

A implantação da malha ferroviária<sup>111</sup> em terras paulista foi, portanto, determinante como “pontapé” inicial e decisivo para a supremacia do porto de Santos em relação ao seus vizinhos, transformando-o em um grande porto e também enfraquecendo o transporte de cabotagem. Quanto a isso, disse Araújo Filho (1969): “em São Paulo mais do que em qualquer outra província o fenômeno produziu um verdadeiro colapso nos portos litorâneos, deixando Santos como monopolizador de todo o tráfego com o planalto” (p. 55).

Assim, sem a possibilidade de concorrer com o “gigante” que se formava, os portos do litoral norte (Ubatuba e São Sebastião), entram, mais uma vez, em uma fase depressiva e de isolamento, fazendo com que as localidades voltem suas economias para as atividades básicas de subsistência, tais como a pesca, o cultivo de arroz, feijão, mandioca, milho, frutas, produção de cerâmicas e o pequeno comércio, sedimentando a sua “tradição pesqueira” (Ressureição, 2002). Apenas na década de 1920, com a eclosão de uma das mais sérias crises de congestionamento do porto de Santos, nova atenção é dada aos dois pequenos portos, na verdade ainda ancoradouros naturais, especialmente São Sebastião, quer seja pelas suas características de porto natural, quer seja pela sua maior proximidade ao porto de Santos.

Com o objetivo de encontrar alternativas para desafogar o tráfego no porto de Santos, cuja ligação com a hinterlândia (feita principalmente por meio da já citada ferrovia) mostrava-se saturada e incapaz de satisfazer a demanda da produção monocultora paulista<sup>112</sup>, realiza uma série de estudos acerca da viabilidade econômica de se melhorar a base técnica do porto de São Sebastião, inclusive com a interligação do mesmo a uma rede ferroviária. No entanto, os projetos não vingaram em sua completude, deles resultando apenas a construção de um cais com cerca de 400m de

---

<sup>111</sup> Essa ferrovia (SP Railway, depois chamada de estrada de Ferro Santos-Jundiaí), de acordo com Araújo Silva (1969) foi entre 1850 e 1950 “a ferrovia paulista de mais denso tráfego, em virtude de ser praticamente a única que serviu até agora ao binômio São Paulo-Santos” (p. 53).

<sup>112</sup> Destaca-se que nos estudos da Associação Comercial de São Paulo “chega-se a conclusão de que as deficiências naturais e de ordem técnica do porto de Santos impedem-no de responsabilizar-se com único porto da vasta hinterlândia paulista, em que pese as vantagens econômicas de uma tal situação, se não fora as desvantagens acima apresentadas” (ibidem, p. 93).

extensão, cujas características mudaram muito pouco até hoje, sem uma conexão com o modal ferroviário e que nunca chegou a desempenhar, de fato, o papel de alternativa ao porto de Santos.

Muitos foram os fatores que contribuíram para que os projetos para São Sebastião nunca tenham saído do papel, ou tenham sido concluídos tardiamente. Além da dificuldade de se construir os ramais ferroviários em meio ao relevo íngreme e acidentado representado pela escarpa da Serra do Mar, pode-se incluir a morosidade para a realização do projetos ao ponto de que quando estes começavam a ser desenvolvidos, sua respectiva motivação já havia ficado para trás. Se por exemplo, foi a crise da década de 20 a motivadora para um maior empenho para desenvolver a infraestrutura portuária em São Sebastião, o porto, cuja autorização para ser construído foi dada em 1927<sup>113</sup>, só viria a ver concluída suas obras em 1942, e a sua inauguração, apenas em 1955. Nesse ínterim, além da crise do porto de Santos já ter se resolvido (em 1925), os “acontecimentos políticos e militares de 1930 e 1932 viriam a protelar” a construção do porto, como afirma Silva (1975; p. 31).

Esses fatos por si só, já nos permitem evidenciar que muitos foram os impasses e empecilhos à modernização do porto de São Sebastião transcorridos ao longo deste processo. Isso por sua vez, também revela que os interesses dos agentes hegemônicos envolvidos eram divergentes. De qualquer maneira, é interessante esclarecer que, de modo geral, existiam grupos a favor da construção do porto de São Sebastião e o viam como um potencial concorrente do porto de Santos e aqueles que achavam desnecessário e inviável o esforço, posto que o gigante santista, de uma forma ou de outra, sempre foi capaz de compatibilizar e “dar conta” do poderoso binômio São Paulo-Santos (hinterlândia-porto).

Até o momento de sua inauguração oficial, a movimentação portuária em São Sebastião não foi interrompida. Com base no trabalho de Silva (1975) verifica-se que a movimentação, no canal, no período que abrange as décadas de 1910 a 1922, nunca ultrapassou a faixa das 225 toneladas<sup>114</sup> e uma média de 125 toneladas e 25 navios por ano. A circulação era representada por “navios de carreira servindo passageiros e ao transporte de carga com movimento pouco expressivo” (Lisboa, 1926; p. 464).

---

<sup>113</sup> Decreto Federal 17.957 de 21/10/1927.

<sup>114</sup> A título de comparação, neste mesmo período, o porto de Santos já movimentava milhões de toneladas de café.

Provavelmente, os produtos movimentados referiam-se a banana, café e aguardente no sentido das exportações e artigos para o abastecimento local no sentido das importações (Silva, 1975; p. 35).

Na década de 1930 até meados da década de 1950, de modo geral, verifica-se o aumento no número de embarcações e no volume das cargas transportadas. Tem destaque principalmente o transporte da banana cultivada em Caraguatatuba para o porto de Santos, de onde era exportada pela companhia “*Blue Star Line*” (SVOP, 1941; p. 126 *apud* Silva, 1975; p. 35). A natureza das cargas continuam as mesmas, mas a movimentação geral não ultrapassa as 600 toneladas e o número de embarcações nunca é superior a 100 por ano, com exceção da década de 1930 a 1940, cuja amostra de dados está disponível na tabela que segue, pois nesse período houve um aumento significativo tanto da movimentação de mercadorias quanto do número de embarcações que circularam pelo canal.

**Tabela 11:** Movimentação de embarcações no Canal de São Sebastião (1933-1937).

<b>Ano</b>	<b>Nº de embarcações</b>	<b>Toneladas</b>
<b>1933</b>	152	342,6
<b>1934</b>	364	294,8
<b>1937</b>	397	446,3

*Fonte: DEESP (Anuários) apud Silva (1975; p. 35).*

A partir de 1953 o quadro começa a mudar gradativamente, com uma fase de crescimento iniciada com a inauguração do porto, em 1955, momento em que “o movimento do porto de São Sebastião passa a ser computado de maneira idêntica aos outros portos organizados do país”, e consolidada, apenas a partir de 1966, no sentido quando se consegue identificar uma certa continuidade nos fluxos. Até esse ano “o movimento é reduzido com momentos de aumento no item exportação, relacionados a tentativas de aproveitamento das instalações portuárias existentes” (Silva, 1975; p.35). As movimentações de destaque compreendem a exportação de algodão, madeira e café do norte do Paraná no ano de 1963 e cessadas no ano seguinte<sup>115</sup>, englobam também as operações de descarga de material utilizado<sup>116</sup> pela

<sup>115</sup> Silva (1975) relata que tal movimentação impulsionou a Companhia Melhoramentos de São Sebastião a construir um armazém para o armazenamento das mercadorias.

<sup>116</sup> Foram 420 tubos de aço (700 toneladas).

Petrobrás para a construção do Terminal Marítimo Almirante Barroso, do qual falaremos mais adiante.

É nesse momento, precisamente entre 1967 e 1969, que produtos manufaturados, com destino ao mercado paulista são movimentados por meio do porto de São Sebastião vindos do porto de Manaus, impulsionados pela proibição da Comissão de Marinha Mercante de navios de pequeno porte (inferiores a 3.000 TDW) atracarem nos portos principais. Portanto, como não podiam atracar no porto de Santos, tais embarcações passaram a se utilizar do porto de São Sebastião, embarcando produtos como “bebidas e produtos alimentícios, produtos químicos, roupas, tecidos, calçados, brinquedos, material de construção, veículos, livros e papelerias, utilidades domésticas”.

No sentido das importações, o porto reforçou seu papel de veiculador dos fluxos da sua hinterlândia “histórica”, ou seja, o Vale do Paraíba e Minas Gerais e, foi capaz de estender a mesma até as terras do Paraná, transportando “borracha bruta, juta, castanha, piaçaba, pimenta do reino”. Ainda como produtos de exportações, foram embarcados engradados de cerveja (para a região norte) e camarões congelados, para os EUA e outros países (idem, 1975; p. 37-38).

Ainda nesse período, são feitas melhorias na rede rodoviária, as quais serviriam para acabar de vez com as possibilidades de construção de um ramal ferroviário para o porto, uma vez que a produção passou a circular por esta rede, seguindo o modelo que passou a ser predominante em todo o país.

**Tabela 12: Movimentação de Mercadorias no porto de São Sebastião segundo o sentido e tipo dos fluxos.**

Anos (séc. XX)	(Toneladas) Movimento Geral (Valores médios)								Total
	Importação			Exportação			Imp. E Exp.		
	Longo Curso	Cabotagem	Total	Longo Curso	Cabotagem	Total	Longo Curso	Cabotagem	
<b>55-60</b>	--	914	914	--	2.402	2.402	--	3.316	3.315
<b>61-65</b>	--	2.338	2.388	9.501	790	10.291	9.501	3.129	12.629,4
<b>66-70</b>	1.430	3.831	5.261	754	3.346	4.099	2.183	7.177	9.360,2

Fonte: D.N.P.V.N apud Silva (1975; p. 40).

De acordo com os dados reunidos na tabela 12, podemos verificar que no período compreendido entre 1955 a 1960, predominaram as exportações, especialmente por meio da navegação de cabotagem. Portanto, podemos afirmar que, nesse primeiro momento, o porto de São Sebastião serviu como um “nó” facilitador dos fluxos das mercadorias produzidas em sua hinterlândia, e cujo destino eram outras localidades no território brasileiro, o qual, como já salientado possuía uma rede de comunicações terrestres ainda incipiente.

No período posterior, entre 1961 e 1965, as exportações continuam a tendência do período anterior superando as importações, contudo, neste momento, observa-se o predomínio da navegação de longo curso em relação à cabotagem, sendo responsável por cerca de 75% do volume total movimentado pelo porto.

Em seguida, o quadro muda consideravelmente. O porto muda o seu perfil, no que diz respeito ao sentido dos fluxos que veiculava, ou seja, deixa de ser um porto exportador para tornar-se um porto importador de mercadorias. No entanto, é interessante destacar que esse movimento, na verdade, acompanha as mudanças ocorridas na natureza produtiva de sua hinterlândia. O Vale do Paraíba, principalmente, deixa de ser uma área de produção de produtos primários, para industrializar-se e dar espaço a produção de manufaturados com grande valor agregado, e por isso, passou a demandar diversos insumos produtivos (matérias-primas), os quais, em grande parte, eram importados por meio do porto público de São Sebastião. Nas palavras de Silva (1975) a partir desse momento, São Sebastião poderia ser considerado “um porto regional, embora com movimento interessando à economia nacional e internacional de mercado, através do Vale do Paraíba Paulista” (p. 40). Também é importante observar que a cabotagem<sup>117</sup> volta a ter um peso maior na movimentação do porto, tanto no sentido das importações quanto das exportações.

O perfil de porto de pequeno porte ou “muito pequeno”, como definido por Silva<sup>118</sup>, para o contexto nacional, inserido em uma rede de circulação na qual desempenha uma função predominante de importação de bens e, principalmente,

---

<sup>117</sup> O transporte de cabotagem no período abrangia a circulação majoritária de pequenas embarcações, as quais geralmente transportavam os produtos da atividade pesqueira. É interessante destacar que até hoje o porto de São Sebastião é utilizado como ponto de desembarque da pesca local.

<sup>118</sup> O Litoral Norte do Estado de São Paulo (formação de uma região periférica), 1975 – (Tese de Doutorado em Geografia – USP).

insumos industriais, em resposta à demanda de sua hinterlândia, será consolidado no período, e seguirá até os dias atuais. Nesse sentido, expostas algumas características da movimentação de mercadorias no porto de São Sebastião no decorrer da sua história e, destacando a sua importância no contexto da Geografia Portuária de um Brasil ainda em formação, seguiremos, nas próximas linhas, tratando das características da movimentação de mercadorias atual do porto, de modo a entender o dinamismo atual desse espaço portuário produzido historicamente e socialmente.

O quadro com o detalhamento da movimentação de mercadorias já foi exposto no capítulo anterior<sup>119</sup>. Apresentamos a seguir uma tabela com destaque para os principais produtos movimentados pelo porto em 2009. A partir dela podemos constatar que apesar de a pauta de movimentação contar com a presença de produtos diversos, aqueles mais importantes, ou seja, com os maiores volumes movimentados constituem-se de grãos sólidos. Esses são representados principalmente por produtos como a barrilha<sup>120</sup>, o sulfato de sódio<sup>121</sup> (englobados genericamente como “produtos químicos inorgânicos”), o malte<sup>122</sup> e a cevada<sup>123</sup>, destacando-se entre todos esses, os dois primeiros em termos de volume movimentado. Tais produtos estão presentes nas movimentações de mercadorias do porto de maneira contínua e unicamente no sentido das importações, o que de modo geral reafirma que o porto público funciona como uma “porta de entrada” de matérias-primas que abastecem as empresas localizadas em sua hinterlândia.

---

<sup>119</sup> Ver página 125.

<sup>120</sup> A barrilha é utilizada na indústria de sabão e detergentes, de papel e celulose, na indústria de vidros, no tratamento de água e na indústria metalúrgica e siderúrgica.

<sup>121</sup> O sulfato de sódio tem diversas aplicações industriais para celulose, vidros e detergentes. É subproduto de vários processos industriais. (fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/>, acessado em dezembro de 2007).

<sup>122</sup> O malte é usado na fabricação de bebidas como a cerveja e o uísque, ou costumeiramente bebido misturado ao leite.

<sup>123</sup> A cevada é utilizada na fabricação da cerveja, e os grãos torrados e moídos são usados na fabricação de café natural sem cafeína.

**Tabela 13:** Principais mercadorias movimentadas no Porto Organizado de São Sebastião (2009), em toneladas.

<b>Grupo/Mercadoria</b>	<b>Importações</b>	<b>Exportações</b>	<b>Total Geral</b>
<b>Animais Vivos</b>	0	898	898
<b>Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos</b>	7.597	0	7.597
<b>Contêineres</b>	599	0	599
<b>Ferramentas e Obras Diversas</b>	0	794	794
<b>Malte e Cevada</b>	125.876	0	125.876
<b>Produtos Químicos Inorgânicos</b>	342.060	0	342.060
<b>Produtos Siderúrgicos</b>	2.930	27.139	30.069
<b>Reatores, Caldeiras, Máquinas</b>	0	440	440
<b>Outras</b>	3.713	7.928	11.641
<b>TOTAL</b>	<b>482.775</b>	<b>37.199</b>	<b>519.974</b>

Fonte: ANTAQ (2010). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

No quadro geral da circulação de mercadorias, observa-se que os chamados “produtos químicos inorgânicos<sup>124</sup>” ocupam a 23<sup>a</sup> posição dentre os principais artigos movimentados no Brasil, em toneladas. As movimentações do porto público de São Sebastião representaram cerca de 0,37% do total. Ainda no que diz respeito ao quadro geral, os produtos inorgânicos estão presentes tanto no sentido das importações quanto das exportações, prevalecendo, no entanto, o primeiro tipo de movimentação, com 54,7% do total para a referida carga, em 2009.

<sup>124</sup> É importante destacar que essa denominação genérica, adotada pelas estatísticas oficiais, impossibilita uma análise detalhada e mais específica da sua movimentação, pois os “produtos químicos inorgânicos” englobam uma gama muito grande de variedades, as quais são distintas nos diferentes portos. Isso dificulta, principalmente, a identificação da natureza da hinterlândia produtiva, bem como dos mercados fornecedores.

**Tabela 14:** Principais mercadorias movimentadas nos portos e terminais privados do Brasil (2009), por sentido da navegação.

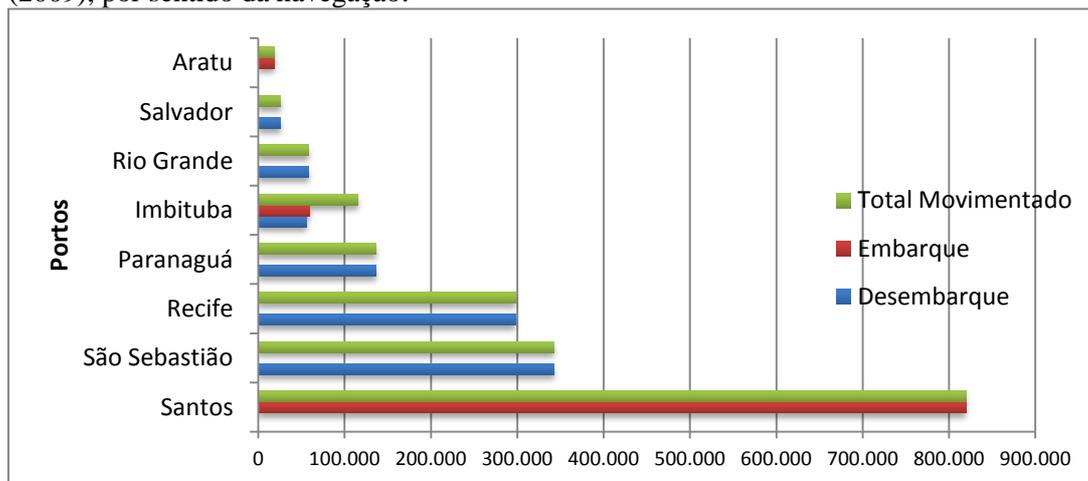
<b>Mercadoria</b>	<b>Embarque</b>	<b>Desembarque</b>	<b>Total</b>
<b>MINÉRIO DE FERRO</b>	504.703	267.590.488	268.095.191
<b>COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS</b>	122.543.119	51.962.407	174.505.526
<b>SOJA</b>	498.025	30.953.213	31.451.238
<b>BAUXITA</b>	12.058.892	15.803.823	27.862.715
<b>AÇÚCAR</b>	910.483	21.800.392	22.710.875
<b>PRODUTOS SIDERÚRGICOS</b>	2.747.902	13.148.740	15.896.642
<b>CELULOSE</b>	2.328.594	12.273.029	14.601.623
<b>FERTILIZANTES ADUBOS</b>	11.099.633	2.319.626	13.419.259
<b>FARELO DE SOJA</b>	243.691	8.754.904	8.998.595
<b>PROD DIVERSOS DA IND. QUÍMICA</b>	8.608.361	90.888	8.699.249
<b>PRODUTOS QUÍM. ORGÂNICOS</b>	2.098.204	6.198.914	8.297.118
<b>COQUE DE PETRÓLEO</b>	6.799.836	1.436.648	8.236.484
<b>MADEIRA</b>	3.706.224	4.397.273	8.103.497
<b>CARVÃO MINERAL</b>	7.807.635	70.111	7.877.746
<b>TRIGO</b>	4.550.103	2.820.078	7.370.181
<b>MILHO</b>	43.714	7.250.728	7.294.442
<b>ALUMINA</b>	327.991	5.483.835	5.811.826
<b>SODA CÁUSTICA</b>	2.098.677	2.018.864	4.117.541
<b>SAL</b>	856.921	2.900.094	3.757.015
<b>ENXOFRE, GESSO E CAL</b>	1.848.483	1.274.103	3.122.586
<b>CARVÃO METALÚRGICO</b>	2.844.527	-	2.844.527
<b>PRODUTOS QUÍM. INORGÂNICOS</b>	1.495.883	1.239.463	2.735.346
<b>GORDURA, ÓLEOS ANIM./VEG.</b>	362.970	2.303.741	2.666.711
<b>ALCOOL ETILICO</b>	19.966	2.641.979	2.661.945
<b>PREP. ALIMENTÍCIAS DIVERSAS</b>	262.437	2.331.762	2.594.199

CAULIM	32.821	1.717.789	1.750.610
MANGANES	43.656	1.514.921	1.558.577
PLÁSTICOS E SUAS OBRAS	1.307.058	88.542	1.395.600
FERRO GUSA	25.408	1.361.859	1.387.267
ARROZ	129.615	1.047.363	1.176.978
MALTE E CEVADA	988.604	176.118	1.164.722
PROD. DA IND. DE MOAGEM	-	916.604	916.604
MÁRMORE/GRANITO	30.567	871.160	901.727
AUTOMÓVEIS	645.942	176.202	822.144
VEIC. TERR. PARTES ACESSOR	422.282	364.745	787.027
BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	30.485	603.046	633.531
ALUMÍNIO E SUAS OBRAS	61.659	542.912	604.571
COBRE, NÍQUEL, E OUTROS	538.055	15.139	553.194
MINÉRIOS ESCORIAS E CINZAS	279.676	251.010	530.686
PAPEL, CARTÃO E OBRAS	195.678	183.871	379.549
OUTRAS	22.756.657	31.879.620	54.636.277
<b>TOTAL</b>	<b>224.155.137</b>	<b>508.776.004</b>	<b>732.931.141</b>

Fonte: ANTAQ (Anuário Estatístico, 2009).

Os produtos químicos inorgânicos estão presentes na pauta de movimentação dos principais portos brasileiros. No gráfico 36 temos o *ranking* da movimentação deste tipo de mercadoria em alguns portos brasileiros, nos quais elas possuem expressividade. O porto de Santos foi o principal veiculador dos fluxos desse tipo de mercadoria, tendo sido o responsável, em 2009, por cerca de 30% do total. Em seguida, aparece o porto de São Sebastião, cuja movimentação alcançou 12,5% do total, e em terceiro lugar o porto de Recife, contribuindo com 10,8% da movimentação total.

**Gráfico 36:** Principais portos movimentadores de Produtos Químicos Inorgânicos no Brasil (2009), por sentido da navegação.



Fonte: ANTAQ (2009). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Ressalte-se o fato de que a movimentação dos produtos químicos inorgânicos é feita predominantemente por meio da navegação de longo curso, e no sentido das importações, o que revela que para suprir sua demanda interna, o Brasil recorre ao comércio exterior. As exceções ficam para as movimentações dos portos de Santos (SP) e Aratu (BA), a partir do qual a mercadoria é, ao contrário, exportada em sua totalidade para outros países (operação da navegação de longo curso). Em São Sebastião, o sentido predominante é o das importações, especialmente dos Estados Unidos e Espanha, para o suprimento da demanda de empresas localizadas no interior do estado de São Paulo e em Minas Gerais<sup>125</sup>.

Assim, verifica-se a existência de dois tipos de portos quando nos voltamos para os fluxos de produtos químicos inorgânicos, quais sejam: os importadores da mercadoria, cujas hinterlândias apresentam empresas que demandam tais produtos como matérias-primas; e os exportadores, que de fato, servem a uma hinterlândia que possui tais mercadorias como produto final de seu processo produtivo, e que são responsáveis por suprir, ao nível do transporte marítimo, a demandas externas. O porto público de São Sebastião está inserido no primeiro grupo.

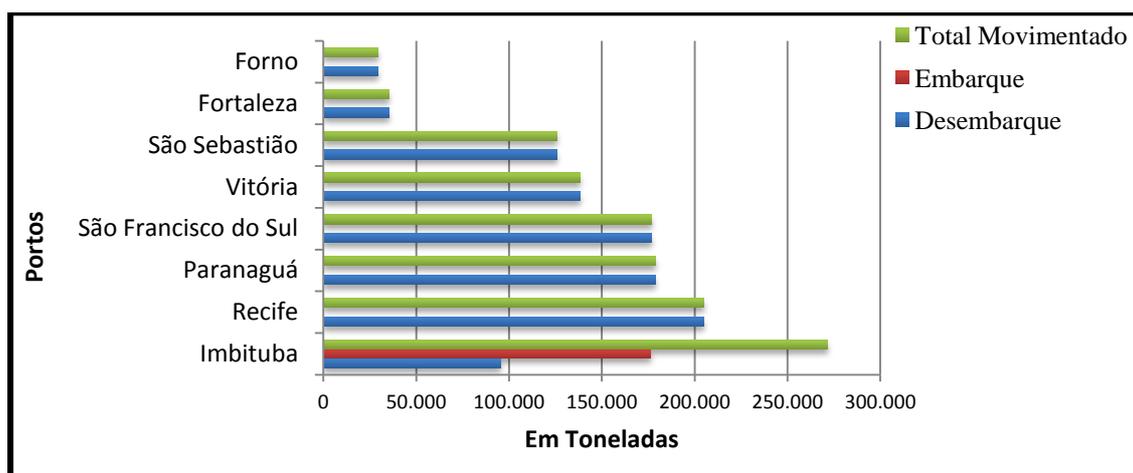
O malte e a cevada, produtos classificados como granéis sólidos, também estão presentes na pauta de movimentação do porto público de São Sebastião,

<sup>125</sup> As principais empresas são: Cebrace (São Paulo) e Gessy-Lever (Minas Gerais).

conforme pode ser visualizado na tabela 13, ocupando, inclusive o segundo lugar em importância no que concerne ao volume movimentado no Brasil. No quadro nacional, essas mercadorias ocupam a 32<sup>a</sup> no ranking das principais mercadorias movimentadas, contribuindo com 1.164.722 de toneladas, o que equivale a 0,16% do total.

Entre os oito principais portos do Brasil que realizam uma movimentação expressiva dessas mercadorias, o porto de São Sebastião ocupa a sexta colocação, conforme evidenciado no gráfico 37. O volume total movimentado pelo porto é muito próximo ao do porto de Vitória (ES) e representa cerca da metade da quantidade movimentada pelo primeiro porto do ranking, a saber, o porto de Imbituba (SC).

**Gráfico 37:** Principais portos movimentadores de Malte e Cevada no Brasil (2009), por sentido da navegação.



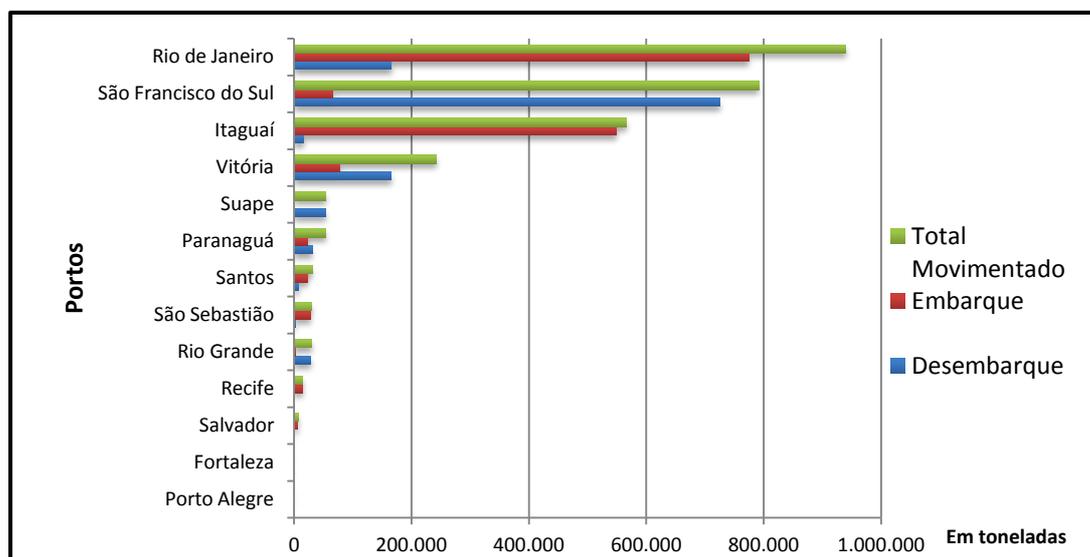
Fonte: ANTAQ (2009). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Da mesma maneira que os produtos químicos inorgânicos, o malte e a cevada, são movimentados pelos portos predominantemente no sentido do desembarque, às quais demandam, principalmente, operações no longo curso, e que, em grande parte, traduzem relações comerciais com países do Mercosul. O porto de Imbituba é responsável por 23% do total movimentado no país, seguido pelos portos de Recife e Paranaguá, cujas movimentações representam, respectivamente, 17,5% e 15,3% do total. O porto de São Sebastião contribui com cerca de 11% das movimentações dos produtos no quadro nacional. Nesse caso, tais mercadorias são provenientes de portos

franceses e uruguaios e tem como destino uma empresa específica no Vale do Paraíba paulista, a qual, inclusive, possui uma área arrendada exclusiva para o armazenamento do produto, para o posterior transporte por meio do modal rodoviário para o interior.

Os produtos siderúrgicos são os principais representantes das chamadas cargas gerais na movimentação do porto público de São Sebastião e ocuparam o sétimo lugar dentre as mercadorias mais importantes transportadas por meio dos portos brasileiros. Eles estão presentes tanto no sentido do desembarque quanto do embarque de mercadorias, essas últimas apresentam, contudo, os maiores volumes. No caso dessas mercadorias, interessante destacar uma diferença em relação àquelas apresentadas até o momento, ou seja, se para os produtos químicos inorgânicos e para o malte e a cevada o principal tipo de navegação envolve as operações de longo curso, no caso dos produtos siderúrgicos a situação se inverte. Os fluxos têm tanto origem quanto como destino outros portos localizados no litoral brasileiro, mostrando que ao menos a primeira vista, há uma forte demanda e peso da indústria nacional de base.

**Gráfico 38:** Principais portos movimentadores de produtos siderúrgicos no Brasil (2009), por sentido da navegação.



Fonte: ANTAQ (2009). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

O gráfico 38 traz a movimentação de produtos siderúrgicos nos principais portos do Brasil. A partir dele observamos que os grandes volumes referem-se às movimentações dos portos do Rio de Janeiro (RJ), São Francisco do Sul (SC) e Itaguaí (RJ). Ao considerarmos também a movimentação engendrada pelo porto público de Vitória (ES), temos que os quatro principais portos públicos são responsáveis por cerca de 16% da movimentação total desse tipo de mercadoria. O porto de São Sebastião ocupa o oitavo lugar no referido *ranking*, apresentando, inclusive, uma movimentação muito próxima ao do porto de Santos, o qual, neste ano, ocupou a sétima colocação.

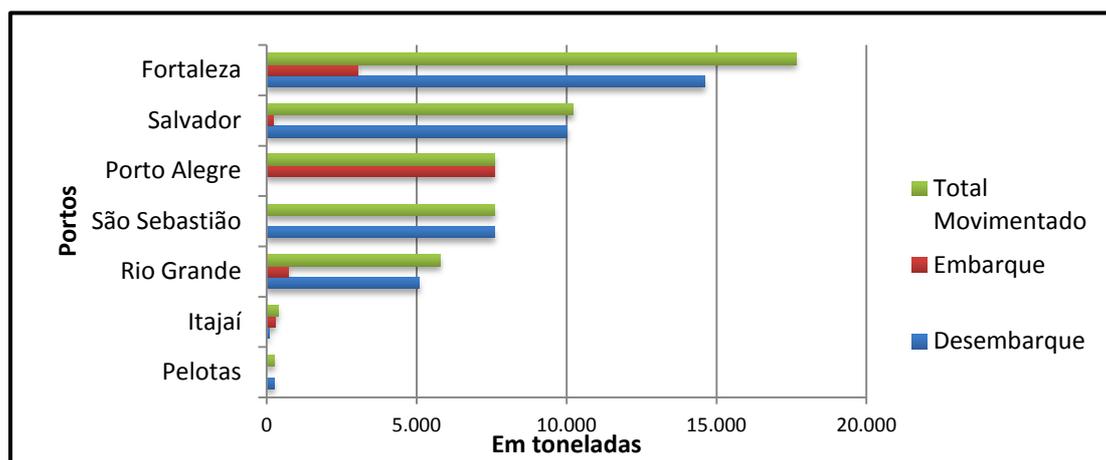
Para o caso dos portos de Itaguaí, Santos e São Sebastião os fluxos de exportação das mercadorias supera o de importações, o que reforça o papel forte da indústria de base nessa porção do território brasileiro, a chamada região Concentrada. Além disso, conforme analisado anteriormente, esses fluxos se realizam por meio da navegação de cabotagem, o que também nos permite visualizar a importante relação dessa indústria de base com as demais regiões do país. Os fluxos relacionados à navegação de longo curso predominam nas operações de importação, em portos específicos como Vitória (ES), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). Situação atípica é encontrada no porto de São Francisco do Sul, no qual apesar de as importações das mercadorias serem predominantes, tais fluxos estão majoritariamente relacionados com as operações de cabotagem.

Os animais vivos constituem um tipo de carga não muito comum nos portos brasileiros, no entanto já tecemos considerações no capítulo anterior acerca da participação do porto público de São Sebastião nesses fluxos.

O grupo de mercadorias denominados como máquinas, aparelhos e materiais elétricos, apesar de não serem discriminados na tabela das principais mercadorias transportadas pelos portos brasileiros, também marcam presença nas movimentações do porto público de São Sebastião. Dentre os principais veiculadores dos fluxos desse tipo de mercadoria, o porto paulista ocupa a quarta colocação, com a movimentação de 7.597 toneladas em 2009. Os três primeiros colocados foram os portos de Fortaleza (CE), Salvador (BA) e Porto Alegre (RS) – gráfico 39.

De modo geral, prevalecem as operações de desembarque destas mercadorias nos portos citados, com exceção do porto de Porto Alegre, cuja movimentação se deu predominantemente no sentido do embarque, o que por sua vez, indica a existência de uma hinterlândia produtora de bens de produção, produtos com maior valor agregado. No caso de São Sebastião, apesar de não haver ocorrido no ano em referência (2009), tais bens costumam estar presentes tanto no sentido das exportações quanto das importações. Ademais, torna-se interessante ressaltar que geralmente, as empresas importadoras são as mesmas que exportam suas mercadorias e através da mesma rota<sup>126</sup>, indicando que, na hinterlândia do porto de São Sebastião as empresas<sup>127</sup> são, ao mesmo tempo consumidoras e produtoras de bens de produção.

**Gráfico 39:** Principais portos movimentadores de máquinas, aparelhos e materiais elétricos no Brasil (2009), por sentido da navegação.



Fonte: ANTAQ (2009). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Por fim, cabe-nos analisar como o porto público de São Sebastião está inserido nos fluxos brasileiros de circulação de mercadorias, no que se refere às cargas containerizadas, as quais representam uma das principais inovações técnicas dos transportes nos últimos tempos. O volume de cargas transportadas por meio dos contêineres no Brasil em 2010 atingiu os 6,8 milhões de TEUs<sup>128</sup> ou, em termos de tonelagem, os 74,6 milhões de toneladas de cargas. Isso representa um incremento em

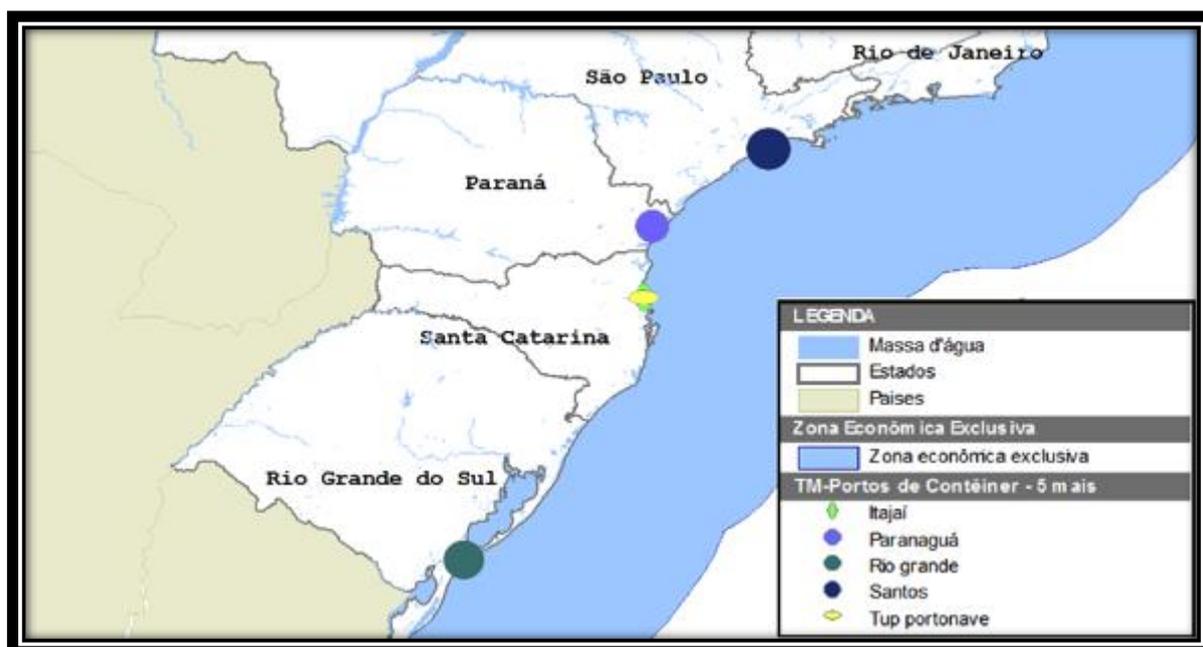
<sup>126</sup> A rota em questão diz respeito a navegação de longo curso realizada para a importação do produto, qual seja: São Sebastião (porto), em São Paulo até Houston (porto), nos Estados Unidos.

<sup>127</sup> Nesse caso: Camargo Corrêa, Conduto, Halliburton, Natco, Techint, Tenege – Corumbá.

<sup>128</sup> Do inglês: *twenty-foot equivalent unit*.

relação ao ano anterior de quase 12% (em termos de TEUs) e 14% em termos de volume transportado.

De acordo com as considerações presentes no capítulo anterior, em que pese a sua importância na rede global do transporte marítimo, o porto de São Sebastião não apresenta uma movimentação expressiva desse tipo de carga. Os principais portos a movimentarem esse tipo de carga no Brasil, tendo sido no ano de 2010 responsáveis por quase 70% do total movimentado, pode ser visualizado na figura 15, são eles: o porto de Santos, o porto de Rio Grande, o porto de Paranaguá, terminal privativo Portonave e o porto de Itajaí. Dentre eles, o porto santista foi o responsável por 40% do total, confirmando a sua posição de centralidade dentro da geografia portuária nacional. De acordo com os dados da ANTAQ (2010), por meio dos contêineres as cargas transportadas, no sentido das exportações, mais comuns são: carnes de aves congeladas, café, açúcar, produtos químicos e produtos químicos orgânicos.



**Figura 15:** Os cinco maiores portos e terminais privados em termos de movimentação de carga containerizadas, em 2010. Fonte: ANTAQ (2010).

As movimentações de contêineres, em termos de tonelagem, foram, em 2010, um pouco maiores no sentido das exportações, impulsionadas pela favorável conjuntura internacional. Já as importações, as quais também apresentam vultuosos volumes, foram impulsionadas pela taxa cambial favorável e apresentaram um

crescimento de cerca de 18% em termos de TEUs, em comparação ao ano de 2009. Nesses fluxos predominam as operações relacionadas à navegação de longo curso.

Ora, em que pese o fato de o porto de São Sebastião apresentar uma movimentação inexpressiva deste tipo de carga no total nacional, é interessante destacar a sua posição marginal nesses tipos de fluxos, exatamente porque de acordo com o entendimento que impera no mercado global de circulação de mercadorias por meio do modal marítimo, estar apto a atender cargas containerizadas seria uma espécie de pré-requisito para a inserção de qualquer porto nessa rede global. Essa assertiva será uma das principais argumentações utilizadas para justificar a necessidade de se ampliar o porto de São Sebastião, cujo projeto foi apresentado em 2009 e continua em discussão. Teceremos mais considerações sobre ele adiante.

**Tabela 15: Brasil - Movimentação de Contêineres (2009)<sup>129</sup>, em toneladas.**

Portos	Movimentação		
	Desembarque	Embarque	Total Movimentado
<b>São Sebastião</b>	599	0	599
<b>Porto Alegre</b>	733	20	753
<b>Vila do Conde</b>	48.208	192.463	240.671
<b>Belém</b>	44.405	230.472	274.877
<b>Imbituba</b>	174.468	104.995	279.463
<b>Fortaleza</b>	268.390	327.062	595.452
<b>Itajaí</b>	699.154	1.024.400	1.723.554
<b>São Francisco do Sul</b>	699.643	1.274.026	1.973.669
<b>Vitória</b>	1.077.107	1.341.444	2.418.551
<b>Salvador</b>	939.665	1.548.113	2.487.778
<b>Itaguaí</b>	1.247.699	1.554.406	2.802.105
<b>Suape</b>	1.825.878	1.220.460	3.046.338
<b>Rio de Janeiro</b>	1.960.908	2.060.530	4.021.438
<b>Paranaguá</b>	1.717.998	4.000.222	5.718.220
<b>Rio Grande</b>	1.722.624	4.477.045	6.199.669
<b>Santos</b>	10.371.297	14.672.454	25.043.751

Fonte: ANTAQ (2009). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

A título de exemplificação, o porto de São Sebastião movimentou em 2009 um total de 599 toneladas de carga containerizadas, e, exclusivamente, no sentido do

<sup>129</sup> Foram utilizados dados de 2009, pois este foi o último ano – até o momento – em que foram registradas movimentações de contêineres no porto de São Sebastião.

desembarque (tabela 15). O porto de Porto Alegre operou uma movimentação muito próxima com cerca de 733 toneladas e também no mesmo sentido. Esses dois portos podem ser considerados como “muito pequenos” para a movimentação desse tipo de mercadoria, e, no caso de São Sebastião, tais movimentações, que não apresentam uma continuidade temporal, decorrem de uma necessidade pontual, e, em momentos muito específicos, das empresas localizadas em sua hinterlândia para suprirem alguma demanda interna (de maquinário, por exemplo). Já os portos de Vila do Conde, Belém, Imbituba e Fortaleza realizam uma movimentação que pode ser considerada de “médio porte”, seguindo-se daqueles cujas movimentações não chegam a 10 milhões de toneladas e, que nesse caso, poderiam ser considerados como de “grande porte”, terminando com o porto de Santos, cuja movimentação extrapola de maneira muito nítida o dos demais.

Assim, a observação dos dados sobre a movimentação de mercadorias no porto público de São Sebastião permite visualizar, em primeiro lugar, a dificuldade de um porto pequeno e com uma precária base técnica e informacional em manter uma constância e uma diversidade em sua pauta de produtos movimentados. Deste modo, resta evidente que se formos considerar apenas o montante total do volume das movimentações do porto de São Sebastião, chegaremos a uma simplista constatação de que ele é apenas um porto muito pequeno, pouco dinâmico e portanto, periféricamente inserido na geografia portuária nacional. No entanto, apesar de tais assertivas não serem necessariamente falsas, as consideramos demasiadamente simplistas. Isto porque, conforme pudemos observar, quando esmiuçamos esses fluxos, a partir da análise de sua relevância por meio dos principais tipos de cargas movimentadas, conseguimos visualizar a sua posição relativa junto aos demais portos brasileiros que movimentam o mesmo tipo de carga, ou seja, o porto de São Sebastião, consegue operar com destaque quando consideramos, não o volume geral das movimentações, mas alguns tipos específicos de produtos.

Por exemplo, quando consideramos alguns tipos de granéis sólidos (barrilha, sulfato de sódio, malte e cevada), vemos que o porto público de São Sebastião ocupa posição privilegiada no quadro nacional. Ademais, esses tipos de cargas, ao menos até o momento, definem a vocação do porto público, ou seja, um porto cujas principais movimentações referem-se a granéis sólidos, neste caso, aqueles

necessários como matérias-primas para as indústrias químicas, de bens de consumo e alimentícia localizadas em sua hinterlândia. No contexto das cargas gerais, o porto de São Sebastião também realiza uma movimentação expressiva no que concerne aos produtos siderúrgicos e aos maquinários, produtos de maior valor agregado.

A contradição mais marcante em relação à situação do porto público na geografia portuária nacional, seja a sua posição periférica (em termos absolutos) no contexto geral<sup>130</sup>, em face da localização de seu sítio portuário, ou seja, o estado de São Paulo, bem como a sua proximidade dos principais pontos produtivos luminosos do território brasileiro (São Paulo, Rio de Janeiro, e de maneira geral o Vale do Paraíba paulista).

Impossível pensar em uma inserção tão dinâmica do porto de São Sebastião, quanto a de seus portos vizinhos, se considerarmos que o porto conta apenas com um único berço de atracação, e por isso, não faz parte das rotas regulares de navios, de modo que as empresas interessadas têm que trabalhar com o afretamento de navios, o que encarece os custos. Ademais, há escassez de áreas (devido às características próprias do espaço físico do município de São Sebastião) para o armazenamento das cargas containerizadas, por exemplo, as quais demandam grandes espaços físicos. No que tange às vias de circulação, é certo que, em um país cuja conexão de seus portos com suas respectivas hinterlândias é feita por meio de modais de transportes terrestres (rodovia e ferrovia), e em um contexto, no qual a circulação é tida como uma etapa “produtiva” e central para a realização do capital, um porto que venha a ter uma situação crítica quanto à existência desses outros modais, possivelmente ocupará uma posição periférica na geografia dos fluxos de mercadorias no país.

---

<sup>130</sup> Conforme já exposto o porto público contribui com menos de 0,1% (exatamente 0,08% em 2010) das movimentações de mercadorias no Brasil.

### **3.2 Da situação do terminal privativo (Terminal Almirante Barroso – Petrobrás) e sua hinterlândia**

O terminal privativo “Almirante Barroso” (TEBAR) da Petrobrás nasceu com o propósito de ocupar uma posição de centralidade no contexto da movimentação de granéis líquidos em escala nacional. Em verdade, ele foi, de certa forma, construído para suprir tal demanda. Essa história, cuja explicação foi feita no capítulo anterior é elucidativa de como as intencionalidades inerentes às ações, são responsáveis por “animar” a vida dos objetos, de modo que estes não podem ser pensados sem que seja empreendido um esforço para o entendimento de suas condicionantes.

Nesse sentido, apesar de as obras do terminal terem sido iniciadas em 1961, e concluídas em 1969, a história do terminal, ou melhor, a necessidade de construção de um terminal que atendesse às novas demandas do setor petrolífero no Brasil, remontam a década de 50, quando é criada a PETROBRAS e inaugurada a Refinaria de Presidente Bernardes em Cubatão/SP. Conforme afirma Silva (1975), a localização do terminal marítimo em São Sebastião (principal ponto de impasse empreendido durante a década de 1950 até o início da década de 1960) “está diretamente relacionada à evolução mundial do transporte marítimo de petróleo e através dela a muitos outros problemas” (p. 45).

É nesse momento que se passa a buscar uma localização mais adequada para atracação de navios superpetroleiros em alternativa às condições oferecidas pelo porto de Santos, mas nas proximidades da referida refinaria, e, conseqüentemente, da principal região consumidora do produto (Centro-Sul), que a história do espaço portuário de São Sebastião tomaria um rumo substancialmente novo, ou seja, a chegada do TEBAR consistiria em um dos principais eventos ocorridos no espaço portuário no século XX<sup>131</sup>. De acordo com Ressureição (2002):

“foi só na década de sessenta do século XX, quando a rápida industrialização do país definirá uma crescente demanda de petróleo e derivados, que o vento forte da euforia agitou as tranquilas águas de São Sebastião” (p. 207).

---

<sup>131</sup> A construção e inauguração do porto organizado de São Sebastião também pode ser considerada como um evento importante para o entendimento do modo como o espaço portuário de São Sebastião está organizado atualmente.

Nesse momento, o porto público acabara de ver terminada as suas obras e os projetos que visavam o transformar em uma alternativa ao porto de Santos estavam em discussão no campo das “possibilidades”. Com a decisão de se construir um terminal marítimo específico para as movimentações de petróleo junto ao sítio portuário localizado no canal de São Sebastião<sup>132</sup>, devido às suas já citadas excelentes condições de profundidade e abrigo, a atividade portuária, historicamente já desenvolvida na localidade, passaria a contar com novos elementos e entraria de vez no jogo das trocas marítimas internacionais contemporâneas<sup>133</sup>.

Destaca-se, conforme visualizado na tabela 16, que até então o sistema de objetos existentes no território nacional para o atendimento das novas demandas do transporte marítimo de petróleo, e cuja construção remonta exatamente ao período que tem início em meados da década de 50, abrangia um total de cinco terminais marítimos e a respectiva rede de dutos que realizavam o transporte do produto, e conseqüentemente os conectava com as suas respectivas hinterlândias, ou seja, às refinarias a que serviam. O TEBAR, além de estar localizado em uma região estratégica, era o que concentrava as melhores condições técnicas. Nesse sentido, apesar de possuir uma quantidade de berços de atracação inferior ao dos demais (exceto daqueles que operavam com sistema de boias flutuante), era o que oferecia as maiores profundidades (requisito básico para os superpetroleiros), bem como as maiores capacidades para operação (transbordo da carga) e seu armazenamento. Ademais, como veremos adiante atendia a uma hinterlândia quantitativa e qualitativamente maior.

---

<sup>132</sup> De acordo com Ressureição (2002), foram três os fatores relevantes para a definição e escolha da área: as características geográficas naturais (profundidade), aspectos econômicos (a Petrobrás ficaria livre da operação de transbordo e do duplo pagamento de tarifas portuárias) e de segurança (os navios teriam um lugar mais seguro para circular e atracar em virtude do abrigo natural representado pela Ilha de São Sebastião, bem como pelo menor número de embarcações circulavam no canal). (p. 210).

<sup>133</sup> Apenas a título de recordação, São Sebastião, vivia, nesse momento, um período de decadência econômica e populacional, com base na atividade pesqueira.

**Tabela 16:** Principais terminais marítimos em operação no Brasil no período de 1955 até o final da década de 1960.

Entrada em operação	Terminal	Estado	Características			Capacidade de Armazenamento (m <sup>3</sup> )	Finalidade	
			Calado (m)	Capacidade (TPB <sup>134</sup> )	Nº de berços		Importador	Exportador
1956	TEMADRE (Terminal Marítimo Almirante Álvaro Câmara)	Bahia	11,5	120.000	5	558.750	petróleo bruto para a Refinaria de Landolfo Alves	petróleo bruto dos poços derivados da Refinaria
1961	TORGUÁ (Terminais e Oleodutos do Rio de Janeiro e Minas Gerais)	Rio de Janeiro	15,9	105.000	7	1.191.350	petróleo bruto para a Refinaria Duque de Caxias e Gabriel Passos	derivados da Refinaria Duque de Caxias
1966	TECARMO (Terminal Marítimo de Carmópolis)	Sergipe	15	115.000	utilizava-se de bóias para atracação dos navios	210.376		petróleo bruto dos campos produtores
1968	TEDUT (Terminal Marítimo Almirante Soares Dutra)	Rio Grande do Sul	17	200.000	utilizava-se de bóias para atracação dos navios	700.448	petróleo bruto para a Refinaria Alberto Pasqualine	
1968	TEBAR (Terminal Marítimo Almirante Barroso)	São Paulo	23	300.000	4	3.157.547	petróleo bruto para as refinarias: Presidente Bernardes; Capuava; Paulínia e Henrique Laje	petróleo bruto, derivados e álcool

Fonte: Kandas (1988; p. 119).

<sup>134</sup> TPB: Toneladas de Porte Bruto.

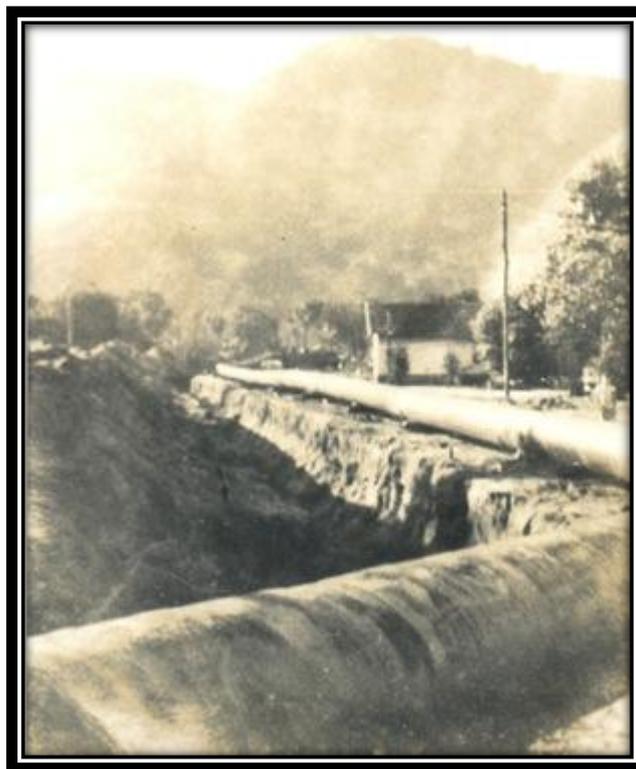
É assim, então que em 1969, o terminal marítimo Almirante Barroso entra em operação com a função de possibilitar o transbordo de petróleo dos navios, e então, por meio de oleodutos, transferi-los para a refinaria de Presidente Bernardes em Cubatão (foto 27). Sua movimentação inicial alcançou um total de 5.900.000 m<sup>3</sup> da mercadoria. Em 1971, apenas dois anos após o início de suas operações, com a construção de mais uma refinaria no interior do estado de São Paulo, a REPLAN (Refinaria do Planalto, em Paulínia<sup>135</sup>) e o aumento da capacidade dos navios petroleiros para 300.000 TBP, o terminal vê a necessidade da realização de obras para ampliar suas instalações, com a construção de um novo píer, composto por dois berços de atracações e a construção de um novo oleoduto (São Sebastião – REPLAN). No ano seguinte ao de conclusão das obras,

“deu entrada no Canal de São Sebastião, um petroleiro de 285.700 toneladas de porte bruto, transportando cerca de 2 milhões de barris de petróleo bruto. Este foi o maior petroleiro a visitar as Américas, na época” (Kandas, 1988; p. 328).

A segunda ampliação do terminal foi feita em decorrência da construção da terceira refinaria no interior do estado – a Refinaria Henrique Lage (REVAP- Refinaria do Vale do Paraíba). Nesse momento houve a construção de mais um oleoduto, no caso o oleoduto São Sebastião – São José dos Campos. Posteriormente, com a incorporação da Refinaria de Capuava (RECAP) ao sistema da Petrobrás, o terminal passou a atender quatro refinarias, e inclusive a diversificar as suas operações, tendo em vista que além do transporte de petróleo, o TEBAR passou a distribuir também os seus derivados: no início gasolina e diesel, e posteriormente, nafta e querosene de aviação (TEBAR, 2010).

---

<sup>135</sup> Kandas (1988) destaca que a expansão do parque industrial paulista, corroborou para o aumento do consumo de petróleo e conseqüentemente para a necessidade da expansão de toda a sua rede de transporte e refino.



**Foto 28:** Obras de instalação do oleoduto da Petrobrás (TEBAR), em 1968. Fonte: Departamento do Patrimônio histórico de São Sebastião (2010).

As breves considerações anteriores foram feitas com o intuito de ressaltar a posição de destaque que desde o início se anunciavam para o TEBAR, pois além de ter sido construído para atender a uma demanda específica, e que, ao longo dos anos só tenderia a crescer, ou seja, o consumo de óleos e derivados, ele foi pensado, em termos de localização, estrategicamente para atender a região mais dinâmica do país. Ele foi, portanto, desde o princípio, pensado para ser um “objeto luminoso”, e portanto, provocou mudanças muito significativas no espaço portuário de São Sebastião, até então completamente opaco, e no modo como este passou a se inserir na geografia portuária nacional.

O terminal marítimo Almirante Barroso manteve, portanto, desde a sua criação até hoje uma posição de centralidade no quadro nacional da movimentação de graneis líquidos. Estes ocupam o segundo lugar no *ranking* das principais mercadorias movimentadas no país, o que representou 22,4% do total movimentado no ano de 2010. Nesses fluxos, prevalece o sentido do desembarque (geralmente de óleo bruto) em comparação com ao embarque (principalmente os derivados de petróleo), com respectivamente, 73,1% e 26,9% do total.

De acordo com o previamente exposto no capítulo 3, o espaço portuário de São Sebastião por meio do terminal marítimo Almirante Barroso, contribuiu em 2010 com a movimentação de 47.071.198 toneladas, ou 5,6% do total. Ao considerarmos apenas a movimentação granéis líquidos observaremos uma participação do TEBAR da ordem de 22,6% do volume total movimentado. O TEBAR enquadra-se dentre as instalações portuárias<sup>136</sup> na categoria de terminal privativo. Estes, conforme exposto anteriormente, são responsáveis pelos maiores volumes de cargas movimentados no país e, predominantemente obedecem a uma especialização no que se refere ao tipo de carga movimentada, o que pode ser explicado pelo fato de a maior parte deles funcionar como um “braço logístico” de grandes empresas, projetados e pensados para atender à demandas de grupos econômicos específicos e com exclusividade<sup>137</sup>.

Na tabela 17 e no gráfico 40, nos quais podemos visualizar a movimentação dos principais terminais privativos dos estados litorâneos da região sudeste brasileira (São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo). O estado do Espírito Santo, por meio de seus terminais privativos, foi o responsável pelas movimentações dos maiores volumes, cerca de 52% do total regional, com predomínio dos granéis sólidos<sup>138</sup>. Em segundo lugar, tem-se o estado do Rio de Janeiro, contribuindo com cerca de 30% do total regional, e contando com o predomínio dos granéis líquidos, em primeiro lugar, e dos granéis sólidos (minério de ferro – Vale), em segundo. Por fim, temos São Paulo, cuja contribuição na movimentação regional, ao nível dos terminais privativos, alcança os 18%, com o predomínio absoluto dos granéis líquidos. Destaca-se que juntos eles foram responsáveis pela movimentação de 36,6% do total nacional (considerando portos públicos e terminais privativos).

---

<sup>136</sup> O termo “instalação portuária” vem sendo utilizado pela ANTAQ em suas estatísticas a partir de 2010; talvez a intenção tenha sido a de melhor expor o quadro portuário nacional, diferenciando os portos públicos dos terminais privativos, em um esforço semelhante ao nosso ao propormos a expressão “espaço portuário”.

<sup>137</sup> É certo que com a promulgação da Lei de Modernização Portuária os terminais privativos ficaram autorizados a movimentar, além de suas próprias cargas, as cargas de terceiros. No entanto, resta evidente que tal opção apenas é visualizada, na prática, em terminais específicos onde existe uma capacidade ociosa, ou seja, quando suprida a demanda interna, ainda existe capacidade latente a ser explorada de modo economicamente lucrativo. O caso da Vale do Rio Doce (Vale) talvez seja o mais ilustrativo dessa questão, pois além de movimentar suas próprias cargas, a empresa também “diversificou” sua atuação (que inicialmente abrangia apenas o campo da mineração) para tornar-se uma empresa de logística, oferecendo a terceiros a utilização de sua infraestrutura logística.

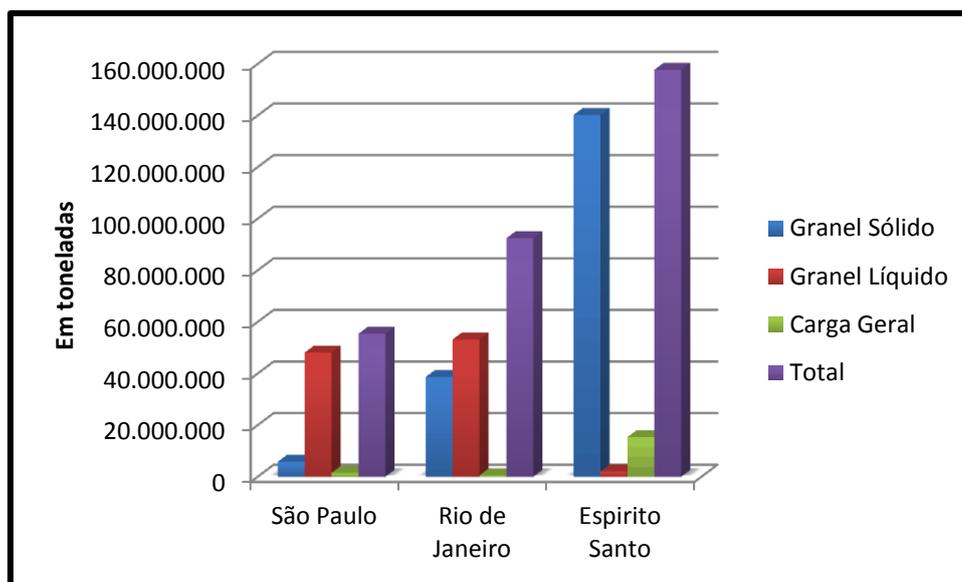
<sup>138</sup> Como é sabido, os portos capixabas movimentam principalmente minério de ferro e soja, e, representaram uma das principais portas de saída para os produtos, especialmente os relacionados ao extrativismo, do estado de Minas Gerais (ver “O porto de Vitória” de José de Araújo Filho, 1974).

**Tabela 17:** Movimentação de cargas nos terminais privados da região sudeste do Brasil (2010), por tipo de carga (em toneladas).

<b>SÃO PAULO</b>	<b>Granel Sólido</b>	<b>Granel Líquido</b>	<b>Carga Geral</b>	<b>Total</b>
Almirante Barroso	38.118	46.550.821	482.259	47.071.198
Dow Brasil Guarujá	-	653.202	-	653.202
Sucocítrico Cutrale	345.000	605.432	-	950.432
Ultrafértil	1.777.994	318.657	-	2.096.651
Usiminas	3.649.616	-	1.010.005	4.659.621
<b>Subtotal</b>	<b>5.810.728</b>	<b>48.128.112</b>	<b>1.492.264</b>	<b>55.431.104</b>
<b>RIO DE JANEIRO</b>				
Almirante Maximiano Fonseca	43.453	39.569.203	-	39.612.656
Brasfels	-	-	59.080	59.080
Estaleiro Mauá	-	-	9.723	9.723
GNL da Baía de Guanabara	-	1.343.756	-	1.343.756
Icolub	-	4.254	-	4.254
Ilha D'Água – Transpetro	-	11.842.996	-	11.842.996
Ilha do Governador	-	235.038	7.736	242.774
Ilha Redonda – Transpetro	-	202.197	-	202.197
MBR	37.718.177	-	-	37.718.177
Terminal Marítimo Duque de Caxias	-	21.840	-	21.840
Terminal Portuário TKCSA	921.117	-	418.279	1.339.396
Ultratec	-	-	5.100	5.100
Wellstream	-	-	51.792	51.792
<b>Subtotal:</b>	<b>38.682.747</b>	<b>53.219.284</b>	<b>551.710</b>	<b>92.453.741</b>
<b>ESPÍRITO SANTO</b>				
CST Tubarão	62.181	-	304.971	367.152
CVRD Praia Mole	10.587.987	-	-	10.587.987
Norte Capixaba	-	721.261	-	721.261
Ponta de Ubu	22.903.436	87.868	14.688	23.005.992
Portocel	-	-	8.149.826	8.149.826
Praia Mole	-	8.508	6.802.393	6.810.901
Prysmian	-	-	10.095	10.095
Tubarão	106.709.083	1.051.204	-	107.760.287
Vila Velha	7.897	208.741	91.926	308.564
<b>Subtotal:</b>	<b>140.270.584</b>	<b>2.077.582</b>	<b>15.373.899</b>	<b>157.722.065</b>
<b>Total Geral:</b>	<b>184.764.059</b>	<b>103.424.978</b>	<b>17.417.873</b>	<b>305.606.910</b>

Fonte: ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos Santos Reis (2011).

**Gráfico 40:** Movimentação dos principais terminais privativos da Região Sudeste (2010), por tipo de carga.



Fonte: ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Há de se ponderar que o estado de São Paulo apresenta uma pauta mais diversificada em relação às mercadorias movimentadas em seus terminais privativos e que os demais atendem à especialização nos granéis sólidos que são, de fato, os “carros chefes” das exportações brasileiras. Nesse sentido, ao analisarmos a atuação isolada de cada um desses fixos no contexto regional, vemos que dentre aqueles que movimentam granéis líquidos (sem considerar o seu tipo), o TEBAR apresenta uma posição de destaque, sendo o responsável pelos maiores volumes, tanto em relação ao estado de São Paulo, quanto ao demais.

Interessante notar, também, a importância desigual de cada um desses fixos no contexto da movimentação de cargas, tendo em vista que, em todos os estados, existe necessariamente um terminal que concentra o montante mais expressivo das movimentações. Portanto, eles representam os fixos “mais luminosos” dentro da região economicamente mais dinâmica, e constituem a expressão nítida da concentração espacial dos fluxos no território brasileiro, em função da existência de uma base técnica (infraestrutura), informacional, produtiva (empresas) e social (mercado consumidor) privilegiada.

No entanto, como parte de nosso objeto de estudo caracteriza-se também por atender a uma produção especializada, nesse caso relacionada ao transporte de petróleo

e seus derivados, cabe tecer algumas considerações acerca das características desse tipo de circulação no território brasileiro. Nesse sentido, podemos afirmar que o transporte de petróleo (a matriz energética mais importante do mundo atualmente) e seus derivados demanda uma rede técnica e informacional, na qual a eficiência é fundamental para evitar possíveis falhas na sua circulação, e conseqüentemente, a interrupção de seu fornecimento.

Dentre os principais fixos que compõem esses sistemas técnicos no território nacional, podem-se considerar centrais, os terminais marítimos (responsáveis pelo transbordo da carga), a frota de navios superpetroleiros (que representam a possibilidade de se transportar elevados volumes de carga), os oleodutos e estações de bombeamento (os quais são responsáveis pela circulação quase “invisível” desse produto no território), os terminais terrestres<sup>139</sup> (que armazenam o produto em lugares específicos) e as refinarias, que constituem, em grande parte, o destino “final<sup>140</sup>” do produto.

Os terminais marítimos<sup>141</sup> atuam como “nós” de todo o sistema; eles são, na verdade, os responsáveis pela interligação de dois espaços de circulação de naturezas distintas, a saber, o terrestre e o marítimo. A frota de navios que serve a circulação de petróleo e seus derivados é resultado das demandas do transporte marítimo internacional nos últimos anos, ou seja, da construção de navios especializados no transporte de certos tipos de cargas, especialmente aquelas que atendem as economias de escalas, tal como o petróleo e seus derivados. Representam, no geral, as maiores embarcações utilizadas no transporte aquaviário, e por isso, requerem terminais de atracação e espaços aquáticos que estejam aptos ou adaptados para a sua circulação.

Os oleodutos consistem em uma rede na forma de “linhas”, compostas por tubulações que são utilizadas para transportar petróleo e derivados em seu interior por meio de um sistema de pressão (suprido pelas estações de bombeamento<sup>142</sup>). Antes de

---

<sup>139</sup> “Os 20 terminais terrestres funcionam como entrepostos para os diferentes modais de transportes, garantindo, com sua capacidade de estocagem, a confiabilidade do abastecimento de petróleo e derivados, biocombustíveis e gás”. Fonte: <http://www.transpetro.com.br> (acesso em julho de 2011).

<sup>140</sup> Na primeira etapa da circulação, tendo em vista que o petróleo chega, em estado “bruto” para ser refinado, sendo depois distribuído aos consumidores intermediários ou finais.

<sup>141</sup> De acordo com a Transpetro: “Os terminais marítimos estendem-se pelos 8.698 km da costa atlântica brasileira e são operados por meio de píeres, de monoboias ou de quadros de boias”. Fonte: <http://www.transpetro.com.br> (acesso em julho de 2011).

<sup>142</sup> As estações de bombeamento situam-se ao longo dos oleodutos. Como as distâncias entre os pontos de entrada e de entrega dos produtos são longas e, em alguns casos, os dutos passam por regiões de grande inclinação, as estações de bombeamento ajudam a dar mais potência, empurrando os produtos até o seu destino.

seu surgimento, o transporte de petróleo era feito exclusivamente por meio de barris de madeira<sup>143</sup>. Eles representam o meio de transporte preferencial para suprir tanto as refinarias quanto os grandes centros consumidores. No Brasil, eles estão situados predominantemente nas regiões costeiras, interligando as plataformas de exploração marítimas com os terminais e esses com refinarias e entre si. Os oleodutos que cobrem o território nacional representam cerca de 7.500km de dutos, os quais foram responsáveis, em 2009, pela movimentação de 676 milhões de m<sup>3</sup> de petróleo, seus derivados e biocombustíveis.

Por fim, temos as refinarias, responsáveis pelo processamento (refino) do petróleo bruto de modo a obter seus produtos economicamente mais rentáveis, ou seja, os lubrificantes, aguarrás, asfalto, coque<sup>144</sup>, diesel, gasolina, GLP, nafta, querosene, querosene de aviação e outros. No Brasil, existem 16 refinarias, a maioria pertencentes à Petrobras. O quadro 3 mostra a distribuição das mesmas nos principais estados, podendo observar-se a predominância absoluta do estado de São Paulo<sup>145</sup> na atividade de refino do produto, visto que é aquele que concentra o maior número de refinarias. Este é um dado importante para que possamos entender um dos motivos que fazem com que o TEBAR ocupe uma posição estratégica no contexto nacional.

---

<sup>143</sup> Fonte da informação: Revista *Isto é* no 1912 de 14/06/2006 (p. 128).

<sup>144</sup> O coque é um tipo de combustível derivado do carvão betuminoso.

<sup>145</sup> São Paulo é o estado brasileiro que concentra o maior volume de atividades do Sistema Petrobras, com 20% da malha dutoviária e 48% do refino no País. Fonte: <http://www.transpetro.com.br> (acesso em julho de 2011).

**Quadro 3:** Distribuição das Refinarias de Petróleo no Brasil, localização e data de fundação.

Estado	Nº de Refinarias	Cidade	Refinarias	Fundação
<b>Rio Grande do Sul</b>	3	Canoas	REFAP (Refinaria Alberto Pasqualine)	1968
		Rio Grande	RPISA (Refinaria de Petróleo Ipiranga S/A)	1937
		Triunfo	COPEL (Cia. Petrolífera do Sul)	1956
<b>Paraná</b>	1	Araucária	REPAR (Refinaria Presidente Getúlio Vargas)	1977
<b>São Paulo</b>	5	Capuava-Mauá	RECAP (Refinaria de Capuava)	1954
		Paulínia	REPLAN (Refinaria de Paulínia)	1972
		São José dos Campos	REVAP (Refinaria Henrique Laje)	1980
		Santos	RBPC (Refinaria de Presidente Bernandres)	1955
		Santo André	PQU ( Petroquímica União S/A)	1972
<b>Rio de Janeiro</b>	2	Duque de Caxias	REDUC (Refinaria de Duque de Caxias)	1961
		Rio de Janeiro	RPDM (Refinaria de Petróleo de Manguinhos S/A)	1954
<b>Minas Gerais</b>	1	Betim	REGAP (Refinaria de Gabriel Passos)	1968
<b>Bahia</b>	2	Camaçari	RLAM (Refinaria de Landulpho Alves)	1950
		Camaçari	BRASKEM (Cia. Petroquímica do Nordeste)	1972
<b>Ceará</b>	1	Fortaleza	LUBNOR (Fábrica de Lubrificantes e Derivados do Nordeste)	1966
<b>Amazonas</b>	1	Manaus	REMAN (Refinaria de Manaus)	1956

**Fonte:** Sindicato Nacional das empresas distribuidoras de combustíveis e lubrificantes ([http://www.sindicom.com.br/pub\\_sind/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=22](http://www.sindicom.com.br/pub_sind/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=22)), consultado em julho/2011. Organização: Heloisa dos S. Reis.

De acordo com Santos & Silveira (2008) “a configuração do equipamento petrolífero brasileiro revela claramente, nas suas camadas técnicas e nas suas localizações, as especificidades de uma política para o setor” (p. 72). Isso porque a localização próxima ao mar da maior parte das refinarias brasileiras decorre de dois fatos: o primeiro, diz respeito ao perfil importador inicial do país, que em virtude da existência do pequeno número de reservas próprias, buscava no exterior o volume necessário ao suprimento de sua demanda; e o segundo, a preferência pela localização junto ao chamado “core” industrial do país (idem; 2008; p. 72).

O mapa 4 ilustra a composição e distribuição da rede que serve ao transporte de petróleo e derivados no Brasil. A partir dele podemos observar de maneira clara a grande concentração espacial desse sistema técnico, em especial, na fachada litorânea e na porção centro-sul do país.



**Mapa 4:** Principais fixos componentes da rede técnica de transporte, armazenamento e refino de petróleo e derivados do Brasil, até 1997. Fonte: ANP (site oficial, acessado em junho de 2011).

A TRANSPETRO, empresa subsidiária da Petrobrás, é a responsável pela administração do sistema técnico que, no Brasil, serve ao transporte do petróleo e seus derivados, uma síntese de seus principais objetos constituintes, e sua distribuição no país, nas principais regiões, pode ser visualizada na figura 16.

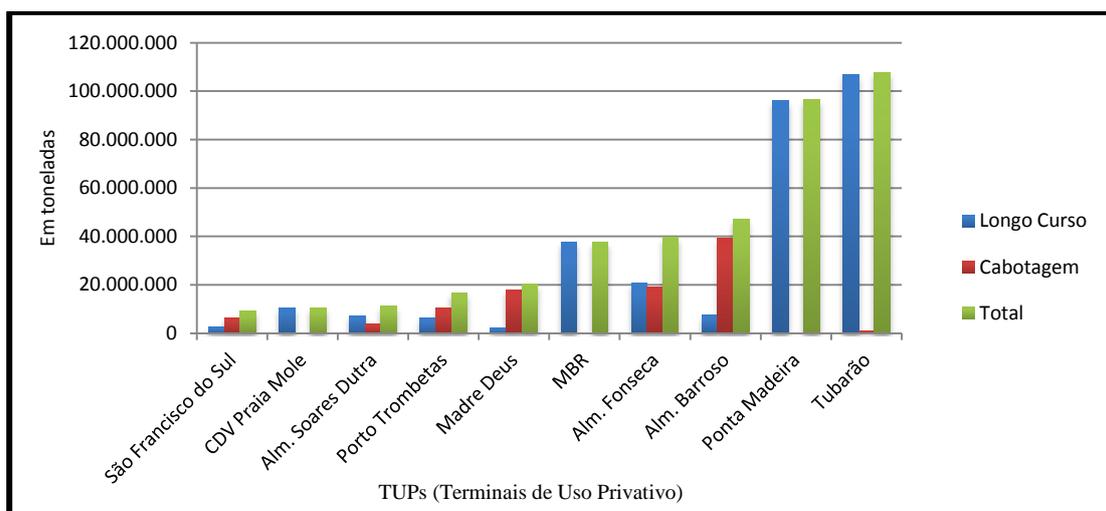


**Figura 16:** Distribuição da rede de fixos que compõem o sistema de transporte de óleos e derivados da TRANSPETRO/PETROBRAS. Fonte: <http://www.transpetro.com.br> (acesso em julho/2011).

Conforme anteriormente observado, o TEBAR movimentou, em 2010, um volume de 47.071.198 toneladas de petróleo e derivados, o que representou quase um quarto do total de graneis líquidos transportados no país por via marítima.

O Terminal Marítimo Almirante Barroso, foi em 2010, o segundo principal terminal privativo a movimentar cargas por meio da navegação de cabotagem, visto que tais fluxos representaram 84% do total movimentado pelo terminal. A primeira colocação ficou com o terminal Madre Deus, no qual, 89% das movimentações tiveram como origem ou destino a navegação de cabotagem, seguindo-se pelos terminais de São Francisco do Sul e Trombetas, com 71,3% e 62,5%, respectivamente. Os principais terminais privativos do país em termos de volume de movimentação (Tubarão e Ponta Madeira) operam praticamente a totalidade do escoamento de seus produtos por meio da navegação de longo curso.

**Gráfico 41:** Principais terminais privativos do país em termos de volume de carga<sup>146</sup>, (2010) com a distribuição dos fluxos de acordo com o tipo de navegação.



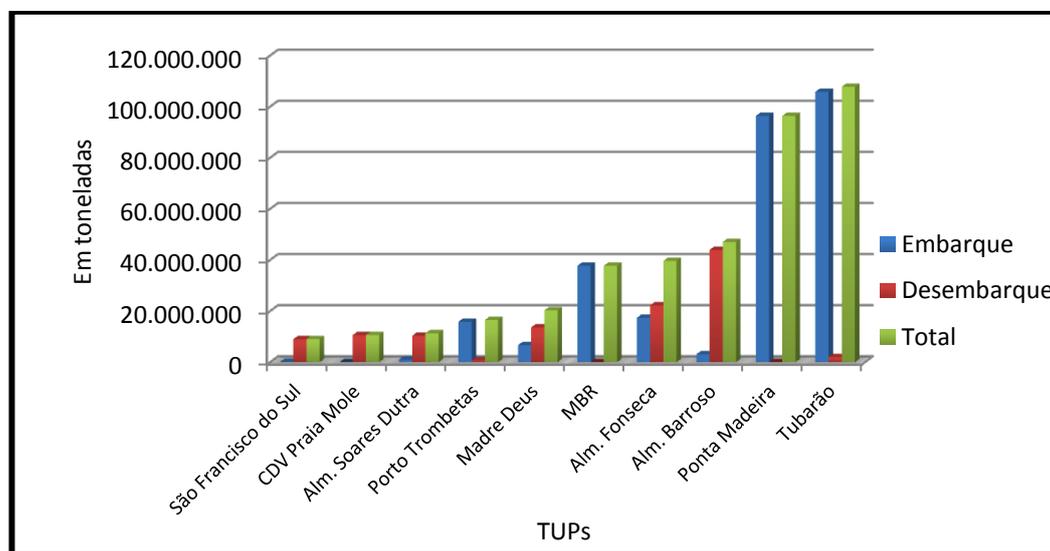
Fonte: ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Considerando tais informações em conjunto com as do gráfico 42, pode-se notar que o TEBAR também se destaca dentre os terminais privativos como o principal “importador” de produtos, no caso de petróleo e derivados, sendo que a predominância das operações de desembarque, é algo comum a maior parte dos terminais que movimentam essa mercadoria no contexto nacional. No caso do referido terminal o volume de tais operações chega a 93,4% do total por ele movimentado. Por outro lado,

<sup>146</sup> Sem distinção do tipo.

os dois maiores terminais do país, concentram seus fluxos direcionados para a exportação (minério de ferro, soja, etc).

**Gráfico 42:** Principais terminais privados do país em termos de volume de carga<sup>147</sup>, (2010), com a distribuição dos fluxos de acordo com o sentido da navegação.



Fonte: ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

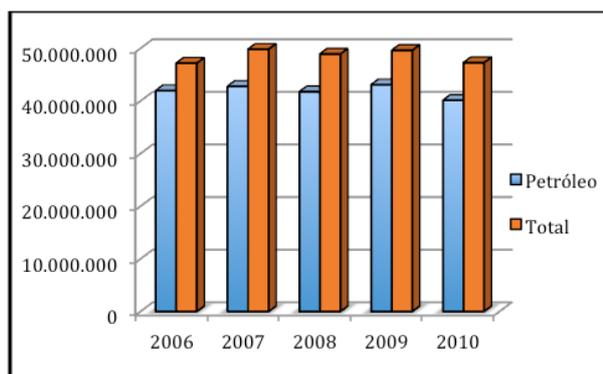
Tais informações corroboram o exposto até aqui, ou seja, a de que o TEBAR ocupa uma posição importante no cenário nacional, visto que concentra os maiores volumes de movimentação de petróleo bruto, o qual é distribuído por meio da rede técnica constituída para a circulação desse minério, até as refinarias, cuja densidade é maior, no estado de São Paulo, e posteriormente, redistribuído, após o processamento, (por meio de dutos, rodovias e etc), para suprir a demanda de São Paulo e demais estados brasileiros. Apenas uma pequena parte volta ao terminal marítimo com destino, via navegação de cabotagem, ao abastecimento dos demais estados brasileiros.

De acordo com dados da TRANSPETRO, o TEBAR transfere, atualmente, para as refinarias a que está conectado (REFAP, REPLAN, RECAP e RBPC), um volume de aproximadamente 3.500.000.000 litros de petróleo por mês, dos quais 88% têm origem nacional e os 12% restantes são importados do Oriente Médio e África. Do montante de petróleo de procedência nacional, a maior parte, ou seja, 88%, são oriundos da Bacia de Campos, no estado do Rio de Janeiro. No entanto, o quadro não foi sempre assim: no início de suas operações, o petróleo consumido no país, e, conseqüentemente,

<sup>147</sup> Sem distinção do tipo.

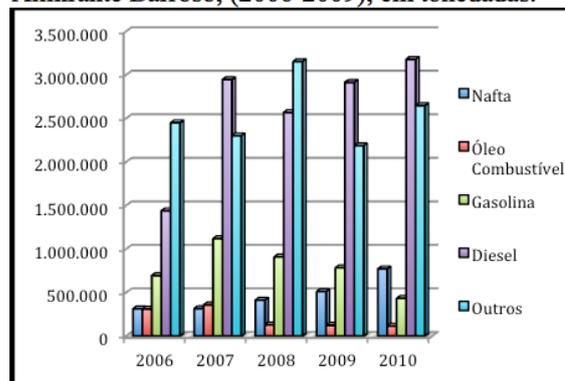
movimentado no terminal, era majoritariamente importado do Oriente Médio, quadro este alterado com o desenvolvimento das atividades de exploração e extração de petróleo no país, especificamente na Bacia de Campos.

**Gráfico 43:** Participação do petróleo bruto na movimentação do Tebar (2006-2010), em toneladas.



Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

**Gráfico 44:** Participação dos derivados de petróleo nas movimentações do Terminal Marítimo Almirante Barroso, (2006-2009), em toneladas.



Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Quanto às exportações do terminal, verifica-se que elas são representadas pela movimentação dos derivados de petróleo (gráfico 43), especialmente o diesel, a gasolina, o querosene de aviação e a nafta petroquímica, exatamente nessa ordem de importância, e com os dois últimos com tendências crescentes ao longo dos próximos anos. O gráfico seguinte (gráfico 44) ilustra a participação anual de cada uma das principais mercadorias anteriormente expostas. A partir dela pode-se constatar a importância do óleo diesel, como a mercadoria principal no sentido das exportações. Esses produtos representaram, em 2009, um volume total de aproximadamente 500.000.000 litros mensais.

O mercado internacional de petróleo e derivados é responsável pela movimentação de cerca de um terço do volume do comércio mundial e os petroleiros representam, em volume, cerca de 30% da frota mundial (UNCTAD, 2008). É nesse quadro global que a TRANSPETRO, empresa criada para administrar o transporte de petróleo pela PETROBRAS, está inserida. Atualmente, ela conta com 26 terminais marítimos, a partir dos quais se faz o transbordo das cargas transportadas por meio dos superpetroleiros. São 28 terminais marítimos<sup>148</sup> espalhados ao longo dos mais de 7 mil

<sup>148</sup> Os terminais da TRANSPETRO, estão localizados nas seguintes cidades brasileiras: Angra dos Reis (RJ) – Aracaju (SE) – Belém (PA) - Cabedelo (PB) - Coari (AM) - Guamaré (RN) - Ilha d'Água (RJ) - Ilha Redonda (RJ) - Macapá (AP) - Maceió (AL)- Madre de Deus (BA) - Manaus (AM) - Mucuripe (CE) - Natal (RN) - Niterói (RJ) - Norte Capixaba (ES) - Osório (RS) - Paranaguá (PR) - Pecém (CE) -

quilômetros da costa brasileira, “conectados” por meio dos fluxos de cabotagem. Eles, juntos, são responsáveis por mais de 70% das movimentações de graneis líquidos do país, a qual gira em torno dos 200 milhões de toneladas anuais.

É nessa rede de terminais privativos, constituída ao longo dos anos (a partir da década de 1950) como um reflexo da consolidação da política nacional de petróleo, cuja pretensão consistiu no desenvolvimento do setor petrolífero brasileiro sob a forma monopolista, posto que considerado altamente estratégico para o desenvolvimento do país, que podemos inserir o Terminal Marítimo Almirante Barroso. Ele representa, conforme amplamente exposto, um objeto técnico, que por suas características de sítio e situação, foi criado e organizado para atender e responder a demandas de uma “ordem global” regida por uma “razão organizacional”, cuja racionalidade impõe aos lugares, não raras vezes, interesses específicos e alheios ao contexto local.

O quadro 4 mostra os seis demais fixos que compõem essa rede, juntamente com o TEBAR, destacando a sua respectiva participação na movimentação de graneis líquidos nacionais e os seus respectivos sítios. De modo geral, reafirmam-se as características de concentração espacial da atividade, uma vez que dentre os sete principais terminais da TRANSPETRO, em termos de volume movimentado, cinco estão localizados na região Centro-Sul do país.

**Quadro 4:** Principais terminais marítimos Transpetro.

<b>Terminal</b>	<b>Localização</b>
<b>Almirante Barroso</b>	São Sebastião - SP
<b>Almirante Maximiano Fonseca</b>	Angra dos Reis - RJ
<b>Madre de Deus</b>	Madre de Deus - BA
<b>Almirante Soares Dutra</b>	Osório - RS
<b>Ilha d`água</b>	Rio de Janeiro - RJ
<b>São Francisco do Sul</b>	São Francisco do Sul - SC
<b>Manaus</b>	Manaus - AM

Fonte: TRANSPETRO (2011) e ANTAQ (2010). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011)

O terminal de Angra dos Reis (Almirante Maximiano Fonseca) ocupa o segundo lugar, concentrando cerca de 17,9% do total de granéis líquidos movimentados. Os principais produtos movimentados, tanto por meio das importações quanto da cabotagem são o petróleo e os derivados, sendo que os fluxos têm a finalidade de abastecer as refinarias de Duque de Caxias, no Rio de Janeiro e a de Gabriel Passos, em Minas Gerais. De acordo com informações da TRANSPETRO, esse terminal também atua como um entreposto de exportação e cabotagem para terminais de menor porte. Em terceiro lugar está o terminal Madre de Deus<sup>149</sup>, na Bahia. Ele movimenta cerca de 8% dos granéis líquidos nacionais, exclusivamente na forma de derivados de petróleo, visto que sua principal função é a de escoar a produção da Refinaria de Mataripe (RLAM), cuja área de abrangência diz respeito às regiões Norte e Nordeste brasileiras.

Localizado na cidade de Osório, no Rio Grande do Sul, o terminal marítimo Almirante Soares Dutra encontra-se, segundo dados apresentados, na quarta colocação, contribuindo com 6,2% das movimentações. O petróleo e os seus derivados (nafta petroquímica, diesel, condensado petroquímico e gasolina) são os produtos movimentados por meio desse terminal oceânico que opera através de monoboias que são projetadas para a amarração dos navios durante as operações de carga e descarga, as quais visam atender as demandas da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap) e da petroquímica Brasken.

Servindo principalmente a Refinaria de Duque de Caxias (REDUC), no Rio de Janeiro, está o terminal Ilha d'Água. Ele responde por mais de 5,5% das movimentações de granéis líquidos a nível nacional. Também funciona como ponto de abastecimento de navios (bunker) por meio de oleodutos (navios atracados no terminal) ou de barcaças (navios fundeados na Baía de Guanabara) e atende aos fluxos de produtos claros, escuros e de petróleo para a já citada refinaria, bem como para outras empresas. Em seguida, encontra-se o terminal catarinense de São Francisco do Sul, com 4,9% do total. Este movimenta exclusivamente petróleo, o qual é recebido dos navios por meio de

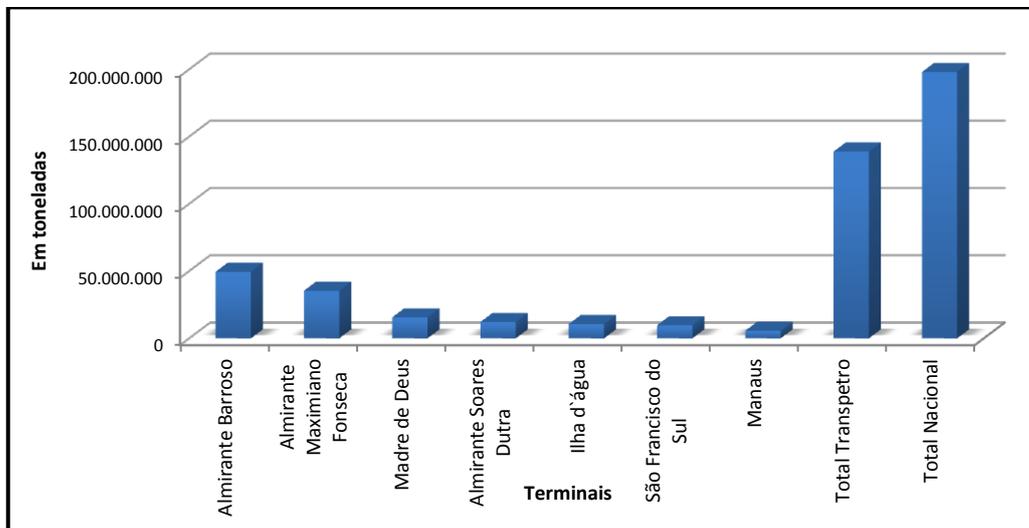
---

<sup>149</sup> “Pelo TEMADRE passa parte da nafta destinada ao Polo Petroquímico de Camaçari, cerca de 80% do petróleo consumido pela RLAM, que, depois de transformado em derivados como diesel, gasolina, parafina, lubrificantes e combustíveis, é devolvido ao Terminal e deste é transportado por meio de navios para as regiões Norte e Nordeste e, ocasionalmente, Sudeste do País. Parafina, gasolina e óleos combustíveis são exportados para a Europa e EUA. Álcool de cana-de-açúcar é armazenado no Terminal e depois enviado para as companhias distribuidoras, que atendem os Estados da Bahia e Sergipe” (Fonte: TRANSPETRO, 2011).

monoboias e transferido até o terminal por oleodutos submarinos. O terminal serve basicamente ao armazenamento do produto, o qual posteriormente é transferido através do oleoduto Santa Catarina-Paraná (Ospar), para a REPAR (Refinaria do Paraná).

Por fim, respondendo por 2,9% do total, está o terminal de Manaus. Constitui este no principal terminal da região norte e está localizado na margem esquerda do Rio Negro; conta com três píeres fluviais flutuantes, nos quais realizam-se operações de carga, descarga de petróleo e derivados, abastecimento de *bunker* e descarga de estireno (para a empresa Videolar). Como não possui área de tancagem própria, o terminal atua como um ponto intermediário entre os navios e a Refinaria de Manaus (REMAN). No gráfico abaixo, podemos visualizar o *ranking* aqui exposto, a partir da movimentação, em toneladas, dos referidos terminais, bem como a participação predominante da Transpetro no contexto da circulação de graneis líquidos no Brasil, e portanto, da centralidade do petróleo e seus derivados no quadro geral das movimentações de mercadorias.

**Gráfico 45:** O sete principais terminais da TRANSPETRO/PETROBRÁS, e sua respectiva participação no total nacional das movimentações de graneis líquidos.



Fonte: ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

O terminal marítimo de São Sebastião está capacitado, a partir de seus dois píeres de atracação, cada um com dois berços, a operar grandes navios que transportam petróleo (importado e nacional) e seus derivados (após o processamento nas refinarias do estado de São Paulo) para as demais regiões brasileiras ou exportação. Conforme antes exposto, a interligação do terminal com sua hinterlândia terrestre, ou seja, as Refinarias (REPLAN, REVAP, RPBC e RECAP), as duas primeiras por meio do

oleoduto Osvat (Oleoduto São Sebastião – Guararema) e as duas últimas pela Osbat (Oleoduto São Sebastião – Cubatão). Do oleoduto Osplan (São Sebastião – Paulínia) entram e saem os derivados de petróleo. Também, da mesma maneira que no terminal de Angra dos Reis, o TEBAR atua como um entreposto de exportação e cabotagem para terminais menores e também fornece *bunker* aos navios atracados no terminal.

Historicamente, o “*foreland*” relacionado ao contexto no qual o terminal marítimo da Petrobras Almirante Barroso está inserido, alterou quantitativamente a sua participação nos fluxos. No início das operações do terminal, o Oriente Médio era predominantemente o maior fornecedor do produto. Contudo, no decorrer dos anos, com o aumento da produção nacional de petróleo<sup>150</sup>, especialmente na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro, esta passou a frente do “parceiro” anterior e passou a ser a maior fornecedora de petróleo e principal origem e destino dos petroleiros que circulavam no Canal. Fato, este já relatado anteriormente. Reforçava-se, o que vemos até hoje e que constitui uma característica marcante do espaço portuário de São Sebastião desde o início de sua história: a forte relação com o Rio de Janeiro. Ademais, no que tange à hinterlândia, também foram fortalecidos os laços de trocas com o interior do estado de São Paulo (Capuava e Paulínia, bem como São José dos Campos) e, com a baixada Santista (Cubatão).

Cerca de 12% dos navios que fazem operações no TEBAR têm origem no exterior<sup>151</sup>. Em 2010, um total de 617 navios frequentou o Canal de São Sebastião, atracando no terminal, transportando mais de 47 milhões de toneladas do “ouro negro” e seus derivados. A tabela 18 apresenta o número de navios que operaram no terminal, bem como o total da carga movimentada, em dois momentos distintos: o primeiro engloba o final da década de 60 e a década de 70, período que compreende o início da operação do terminal; e, o segundo, os últimos dois anos (2009 e 2010), os quais nos dão uma amostra de sua dinâmica atual. Resta evidente a importância adquirida pelo terminal ao longo dos tempos no contexto da circulação portuária no país, sendo que o número de navios, até hoje, chegou a atingir seis vezes o número inicial (década de 1969).

---

<sup>150</sup> SILVA (1975) também ressalta que o terminal recebia importantes volumes dos produtos da região do Recôncavo Baiano, no estado da Bahia (p. 58).

<sup>151</sup> Informação fornecida pela Comunicação de Imprensa da Transpetro (2011).

**Tabela 18:** Evolução da Movimentação de Navios – Terminal Marítimo (1969-2010).

Ano	Nº de Navios	Total movimentado
1969	104	5.900.000*
1971	205	9.600.000*
1972	251	16.000.000*
1978	293	29.000.000*
2009	641	49.627.529**
2010	617	47.284.946**

Fonte: Kandas (1988) e ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis.

\*em m<sup>3</sup>

\*\*em toneladas

Seja do ponto de vista espacial, seja do ponto de vista da organização social e da vida econômica é notável como a chegada do Terminal da PETROBRAS/TRANSPETRO modificou a vida em São Sebastião. Também é digno de nota que a atividade portuária, de um modo geral, contribui de modo muito significativo para a dinamização da economia local. Nesse contexto, o lugar do TEBAR é singular. O terminal, por movimentar um produto, considerado uma *commodity*, (mercadorias comumente reconhecidas pelo seu baixo valor agregado), é considerado estratégico para o desenvolvimento econômico no mundo atual, o que repercute localmente, posto que a sua movimentação retorna ao município vultuosas quantias provenientes do pagamento de impostos e dos chamados *royalties*<sup>152</sup>.

A distribuição dos recursos provenientes do pagamento dos *royalties* a nível nacional pode ser visualizada na tabela 19. A segunda coluna refere-se aos valores referentes ao mês de dezembro de 2010. A terceira coluna diz respeito ao total acumulado ao longo dos anos, mensalmente, até o mês em referência, e por isso nos fornece uma ideia do quanto cada um dos beneficiários havia arrecadado até aquele

<sup>152</sup> *Royalties* são uma compensação financeira devida ao Estado Brasileiro pelas empresas que produzem petróleo e gás natural no território brasileiro: uma remuneração à sociedade pela exploração desses recursos não-renováveis. São pagamentos, entre outras participações governamentais, previstos no regime de concessão (Lei nº 9.478/1997 - Lei do Petróleo), na cessão onerosa de direitos de exploração e produção à Petrobras (Lei nº 12.276/2010) ou no regime de partilha da produção nas áreas do pré-sal e outras áreas estratégicas (Lei nº 12.351/2010). O pagamento dos *royalties* é feito mensalmente à Secretaria do Tesouro Nacional (STN), que tem como atribuição repassá-los aos estados e municípios brasileiros, ao Comando da Marinha, ao Ministério da Ciência e Tecnologia e ao Fundo Especial. Este Fundo, administrado pelo Ministério da Fazenda, é distribuído a todos os estados e municípios da Federação, de acordo, respectivamente, com o Fundo de Participação dos Estados e o Fundo de Participação dos Municípios. (Fonte: ANP – Agência Nacional de Petróleo, disponível em <http://www.anp.gov.br/?pg=41387&m=&t1=&t2=&t3=&t4=&ar=&ps=&cachebust=1297857066541>, acesso: julho de 2011).

momento. Os municípios são os principais beneficiários do pagamento de *royalties*, seguidos dos estados e do Comando da Marinha.

**Tabela 19:** Distribuição do Pagamento de *Royalties* a nível nacional (total mensal – dez/2010 e acumulado até dezembro de 2010).

<b>Beneficiário</b>	<b>Total Mês</b>	<b>Total Acumulado até 2010</b>
<b>Estados</b>	243.920.593,15	2.942.143.417,36
<b>Municípios</b>	280.391.140,62	3.390.941.205,53
<b>Fundo Especial</b>	65.602.508,67	789.829.828,05
<b>Comando da Marinha</b>	131.205.017,35	1.579.659.632,62
<b>MCT<sup>153</sup></b>	101.775.001,28	1.227.416.188,94
<b>Total</b>	822.894.261,07	9.929.990.272,50

Fonte: ANP – Agência Nacional de Petróleo, disponível em: <http://www.anp.gov.br/?pg=41387&m=&t1=&t2=&t3=&t4=&ar=&ps=&cachebust=1297857066541>, acesso: julho de 2011.

Na tabela seguinte, visualizam-se as mesmas informações acima citadas, contudo, em termos de distribuição entre os entes estaduais. O principal beneficiário é o estado do Rio de Janeiro, em decorrências das atividades petrolíferas resultantes da produção na Bacia de Campos, a qual, até a descoberta das reservas da Bacia de Santos (SP), era a principal região produtora de petróleo do Brasil. Em segundo lugar, encontra-se o estado do Espírito Santo, no qual a produção petrolífera é proveniente da Bacia do Espírito Santo. Em terceiro lugar, englobando a região do Recôncavo Baiano, temos o estado da Bahia, como importante receptor dos recursos provenientes dos *Royalties*. O estado de São Paulo arrecadou menos de 1,5% dos recursos mensais referentes aos *Royalties*, o que, possivelmente, deve mudar nos próximos anos.

<sup>153</sup> Ministério da Ciência e Tecnologia.

**Tabela 20:** Distribuição do Pagamento de *Royalties* a nível dos estados da Federação (total mensal –dez/2010 e acumulado até dezembro de 2010).

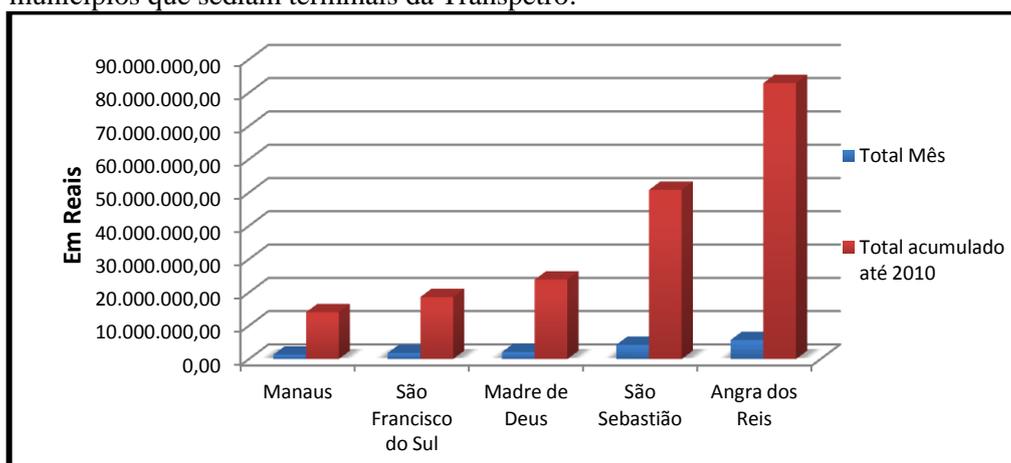
<b>Beneficiários</b>	<b>Total Mês</b>	<b>Total Acumulado até 2010</b>
<b>Alagoas</b>	1.992.160,36	29.700.269,74
<b>Amazonas</b>	9.643.959,90	134.501.802,67
<b>Bahia</b>	14.180.949,89	158.380.818,88
<b>Ceará</b>	1.027.670,94	12.068.316,57
<b>Espirito Santo</b>	29.433.317,49	297.421.678,43
<b>Rio de Janeiro</b>	162.656.708,48	2.026.613.392,79
<b>Rio Grande do Norte</b>	13.519.325,69	158.933.650,24
<b>São Paulo</b>	2.698.051,24	18.149.294,09
<b>Sergipe</b>	8.768.449,16	106.374.193,95
<b>Total</b>	<b>243.920.593,15</b>	<b>2.942.143.417,36</b>

Fonte: ANP – Agência Nacional de Petróleo, disponível em: <http://www.anp.gov.br/?pg=41387&m=&t1=&t2=&t3=&t4=&ar=&ps=&cachebust=1297857066541>, acesso: julho de 2011.

Os municípios que mais receberam *royalties* ao longo dos anos estão localizados no estado do Rio de Janeiro: Macaé (com um total acumulado de R\$ 356.017.093,59 e de R\$ 27.656.562,66 para o mês de referência) e Campo dos Goytacazes (total acumulado, respectivamente de R\$ 482.061.749,01 e R\$ 38.028.361,88).

Em se tratando daqueles municípios que abrigam terminais aquaviários da Transpetro, observe-se o gráfico 46. Angra dos Reis destaca-se com os maiores volumes, seguido por São Sebastião e Madre de Deus, acompanhando a importância econômica de seus respectivos terminais em escala nacional. Importante destacar que não apenas as regiões onde estão instalados os terminais aquaviários são beneficiadas com o repasse dos *royalties*, mas também destacam-se aquelas onde se situam as refinarias e os terminais terrestres, principalmente.

**Gráfico 46:** Distribuição do Pagamento de *Royalties* em relação aos principais municípios que sediam terminais da Transpetro.



Fonte: ANP – Agência Nacional de Petróleo, disponível em: <http://www.anp.gov.br/?pg=41387&m=&t1=&t2=&t3=&t4=&ar=&ps=&cachebust=1297857066541>, acesso: julho de 2011.

No que diz respeito à situação específica do terminal da PETROBRAS em São Sebastião, reafirmamos sua significância como fonte de renda para a localidade, e para o litoral norte como um todo. A tabela 21 aborda exatamente a distribuição dos *royalties* devidos pelo terminal, entre os municípios sob a área de influência (ou seja, o Canal de São Sebastião) da sua atividade. Todos os municípios do litoral norte, com exceção de Ubatuba, são beneficiários, cabendo a São Sebastião os maiores montantes, pelo fato de abrigar a sede do terminal e seu parque de armazenamento. Os demais recebem o benefício principalmente pela circulação dos navios no Canal.

**Tabela 21:** Distribuição do Pagamento de *Royalties* no Litoral Norte paulista (total mensal –dez/2010 e acumulado até dezembro de 2010).

Beneficiários	Total Mês	Total acumulado até 2010
<b>Caraguatatuba</b>	1.571.268,39	18.644.987,20
<b>Ilhabela</b>	1.571.268,39	18.644.987,20
<b>São Sebastião</b>	4.307.069,77	50.827.984,09

Fonte: ANP – Agência Nacional de Petróleo, disponível em: <http://www.anp.gov.br/?pg=41387&m=&t1=&t2=&t3=&t4=&ar=&ps=&cachebust=1297857066541>, acesso: julho de 2011.

Outro ponto importante acerca do lugar do terminal marítimo na geografia portuária nacional, diz respeito ao modo como ele contribuiu e contribui para que a porção do espaço em que se insere tenha visibilidade e importância em escala nacional. Não apenas o TEBAR, mas todos os grandes terminais privativos (e os portos de

maneira geral) são propagadores de uma lógica alheia a do local em que se situam, visto que são criados para responder a demandas de uma rede de ações mais ampla, ou seja, como legítimos representantes das verticalidades, eles são os responsáveis por assegurar “o funcionamento global da sociedade e da economia” (Santos, 2009; p. 284) tornando possível uma cooperação mais ampla, cujo intuito é assegurar a reprodução do capital.

A atividade portuária em São Sebastião, especialmente com a chegada do terminal marítimo da PETROBRÁS, impactou substancialmente o espaço municipal, fato que não pode ser, negligenciado, visto que revelador de uma dinâmica que se reproduz em diversos outros pontos do espaço portuário brasileiro. Nesse sentido, talvez as consequências mais notáveis desse processo tenham sido as profundas transformações no espaço urbano em suas dimensões física e social.

No que diz respeito aos aspectos físicos, observa-se a transformação de uma pequena vila, ocupada por grandes áreas naturais preservadas e uma paisagem bucólica, em uma cidade pequena com morros cortados e vegetação suprimida de modo a tornar o terreno propício à instalação dos diversos tanques que seriam responsáveis pelo armazenamento dos óleos e seus derivados. Já no tocante às transformações sociais, resta claro que a cidade de São Sebastião teve o seu número de moradores multiplicados<sup>154</sup> em decorrência das obras de construção do TEBAR. Segundo Ressureição (2002),

“a presença da Petrobras na cidade provocou uma corrida de populações de outras regiões em busca de empregos. Caminhões e mais caminhões de empreiteiras chegavam à cidade carregados de homens mineiros das cidades de Boa Esperança, Teófilo Otoni, Almenara, para trabalhar como serventes, pedreiros e armadores” os quais quando “terminados os contratos com as empreiteiras com o TEBAR, muitos trabalhadores não retornaram e, à deriva, procuram um abrigo para receber posteriormente seus familiares. Surgem nessa época bairros proletarizados – Topolândia, Divisa, Travessão e outros” (p. 213).

Da mesma maneira uma série de melhorias urbanas foram introduzidas na cidade com a chegada do TEBAR, especialmente no que concerne à rede de transportes com a abertura e pavimentação de estradas. Segundo Silva (1975), o desenvolvimento do comércio também foi fortalecido, uma vez que houve um aumento do poder aquisitivo da população, o qual teve um efeito multiplicador no resto do mercado de

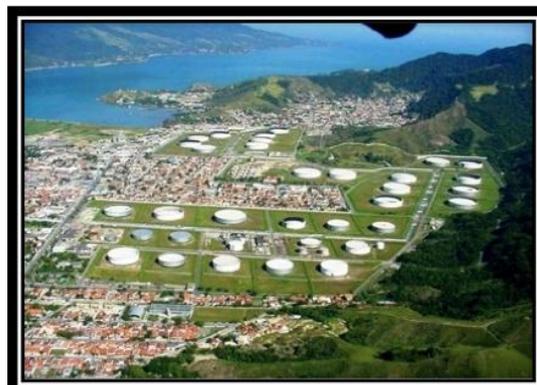
---

<sup>154</sup> De acordo com Ressureição (2002): “de 1950 a 1960, a população da cidade cresceu 24%; de 1960 a 1970, 66%” (p. 214).

trabalho. Nas fotos que seguem, visualizam-se os aspectos do sítio urbano na década de 60 (durante a reta final das obras do TEBAR) e nos anos 2000. Essas imagens corroboram a afirmação de que a atividade portuária, por meio o TEBAR, principalmente, influencia de maneira notável a produção do espaço urbano atual.



**Foto 29:** Aspectos do espaço portuário de São Sebastião no final da década de 60. Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião, 2010.



**Foto 30:** Aspectos do espaço portuário de São Sebastião nos anos 2000. Fonte: <http://www.transportes.gov.br>, Consultado em novembro 2009.

Tais características, até aqui descritas, são reveladoras do complexo jogo de relações e ações demandadas para o funcionamento dos terminais marítimos, o que, por sua vez, reflete-se de modo nítido, no espaço em que se inserem, mesmo que à primeira vista, sua função seja a de meramente possibilitar a realização dos fluxos de mercadorias na interface terra e mar. Para além disso, é certo afirmar que se constituem em espaços de circulação, de alta eficiência técnica, e que articulam os fluxos entre os espaços de produção e consumo.

Acerca do Terminal Marítimo Almirante Barroso são elucidativas as considerações feitas por Silva (1975) segundo o qual,

“o TEBAR constitui um terminal de importação (embora possa também exportar) que serve a um espaço geoeconômico nacional e internacional, industrializado, localizado dentro do território brasileiro, com uma hinterlândia que ultrapassa de muitos os limites regionais locais. Sua construção e operação ocorrem num momento em que a economia brasileira procura desenvolver-se dentro dos marcos de uma dependência ainda grande do mercado internacional, no processo de constituição de uma nova divisão internacional do trabalho” (p. 49).

Grosso modo verificamos que o quadro anteriormente descrito foi apenas potencializado ao longo dos anos, com o TEBAR reafirmando, ano, após ano a sua posição de centralidade no contexto nacional, apesar do alargamento e expansão da rede técnica da qual faz parte, o que está intrinsecamente relacionado ao dinamismo e centralidade de sua hinterlândia.

### **3.3 Do espaço portuário enquanto totalidade e de suas perspectivas futuras**

Do exposto nos itens anteriores, resta claro que os objetos técnicos presentes no espaço portuário de São Sebastião engendram dinâmicas muito distintas e que, se os consideramos isolada e independentemente, participam de maneira antagônica no quadro nacional de circulação de mercadorias. Isso decorre, de modo geral, do fato de ambos veicularem fluxos, que apesar de servirem à mesma finalidade, possuem diferentes espessuras e pesos econômicos. Ou seja, se o porto público realiza uma movimentação de mercadorias que, de modo geral, chega a ser inexpressiva para o contexto brasileiro, o TEBAR, ao contrário, caracteriza-se pela veiculação de fluxos de grandes volumes.

Nesse sentido, ao considerarmos o espaço portuário em sua totalidade verificaremos que ele ocupa posição de destaque no contexto da geografia portuária brasileira. O gráfico 47 ilustra exatamente essa afirmação. A partir das informações nele contidas podemos verificar o *ranking* da movimentação de mercadorias nos principais espaços portuários brasileiros<sup>155</sup>.

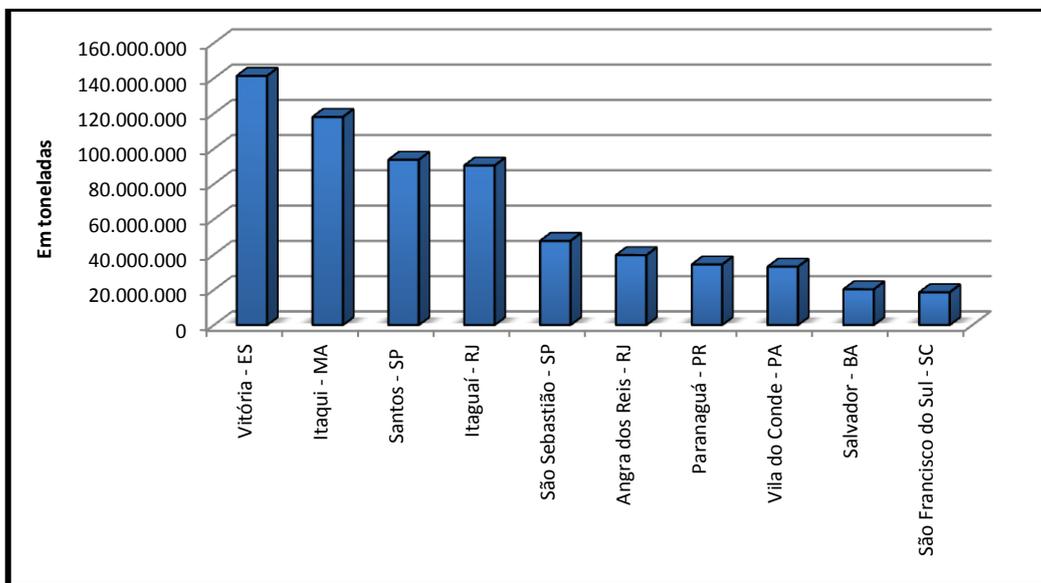
Em 2010, o espaço portuário que mais movimentou mercadorias foi o de Vitória no Espírito Santo, especialmente como resultado da exportação de minério de ferro (terminal privativo). Em segundo lugar, encontra-se o espaço portuário de Itaqui, no Maranhão, com as mesmas características destacadas para o de Vitória. Em terceiro lugar, destaca-se o espaço portuário santista, cujas movimentações são qualitativamente diversas dos dois primeiros colocados, uma vez que a pauta de movimentação do porto público e terminais privativos é diversificada. Em seguida está o espaço portuário de

---

<sup>155</sup> Chamaremos todos de “espaços portuários”, pois, de modo geral e a exemplo do caso de São Sebastião, nesses espaços, a atividade portuária é realizada e organizada por um porto organizado (público) e um (ou mais) terminais privativos.

Itaguaí, no Rio de Janeiro, sob o predomínio das movimentações de granéis sólidos. Finalmente, em quinto lugar, temos o espaço portuário de São Sebastião, o principal dentre estes a movimentar granéis líquidos na forma de petróleo e seus derivados.

**Gráfico 47:** Movimentação de mercadorias nos 10 principais espaços portuários brasileiro (2010), em toneladas.



Fonte: ANTAQ (2011). Organização: Heloisa dos S. Reis (2011).

Dentre os espaços portuários presentes no *ranking* anteriormente exposto, os principais movimentadores de granéis líquidos (produto que é o responsável pela projeção do espaço portuário de São Sebastião no quadro nacional), para além de São Sebastião, são, os espaços portuários de Angra dos Reis, Salvador e São Francisco do Sul. Cada um deles tem por detrás de suas respectivas movimentações, a presença da PETROBRÁS/TRANSPETRO, visto que abrigam alguns dos principais terminais marítimos e privados dessa empresa em território nacional.

Ao olharmos para o quadro nacional, a dinâmica do terminal privado da Petrobrás no espaço portuário de São Sebastião minimiza, ou mesmo, ofusca a existência e as atividades do porto público. Isso acontece por ser o TEBAR, o objeto luminoso (característico do meio técnico-científico-informacional) que confere ao espaço portuário dinamismo econômico bem como a possibilidade de sua inserção eficaz no sistema capitalista, especificamente no que diz respeito ao processo de circulação.

Contudo, apesar de engendram um dinamismo caracterizado por grandes disparidades, a história desses dois objetos técnicos sempre esteve intrinsecamente relacionada. Tendo o porto público ocupado posições importantes no quadro nacional durante os séculos passados, não há como negar que foi o desenvolvimento da atividade portuária, ao longo dos séculos, que conferiu visibilidade ao espaço portuário de São Sebastião, de modo a inseri-lo na “luta” pela localização física daquele que viria a ser, nos séculos XX e XXI, o principal terminal marítimo brasileiro em termos da movimentação de óleos e derivados.

Diversos são os motivos que contribuíram para que o porto público de São Sebastião não conseguisse aprimorar sua base técnica<sup>156</sup>. Acreditamos, todavia, que a questão mais importante a ser feita hoje refere-se à capacidade de o próprio espaço (em sua dimensão física) ter sido ou não capaz de suportar o “pleno” desenvolvimento de ambos. Ou seja, haveria possibilidade de, no passado, tanto o porto público quanto o TEBAR desenvolverem-se e alcançar, em conjunto, uma posição de destaque no quadro nacional? Ou foi exatamente porque um dos dois foi “deixado de lado” como projeto que o outro conseguiu desenvolver-se?

Em que pesem a plausibilidade dessas perguntas, suas respostas nada mais seriam do que especulações. O que de concreto temos é que houve um conjunto de eventos, que convergiu, no tempo e no espaço, associado ao sistema de ações e interesses dominantes (no caso nacionais), para criar as condições favoráveis para o surgimento do TEBAR e a construção de sua hegemonia no quadro nacional, reforçando a opacidade do porto público, que resistiu, ao longo da história como uma autêntica rugosidade.

Ao atentarmos para o quadro de circulação regional, podemos, no entanto, visualizar a importância relativa do porto público para a região do Vale do Paraíba paulista, bem como algumas porções do estado de Minas Gerais, e talvez sua utilização não seja mais contínua pelas deficiências relacionadas a sua infraestrutura técnica e de acesso terrestre. Desta forma, em conjunto, cada qual com seu peso e peculiaridades, esses objetos técnicos são responsáveis por atender a uma hinterlândia que caracteriza-se por ser altamente industrializada e dinâmica, ou seja, por fazer parte do *core* do meio-técnico-científico no território brasileiro.

---

<sup>156</sup> Os interesses hegemônicos dos grupos ligados ao porto de Santos, bem como a chegada da própria Petrobrás, com a ocupação da maior parte do espaço físico disponível, são as explicações mais comuns.

---

**Quadro 5: Relação dos empregos diretos, gerados pela atividade portuária em São Sebastião/SP**


---

**NO CAIS COMERCIAL**

- Autoridade Portuária – 93
- Importadores - 8
- OGMO - 03
- Sindicato dos trabalhadores avulsos - 207
- Operadores Portuários e agentes marítimos - 264
- Despachantes Autônomos - 12
- Transportadores de cargas e passageiros - 80
- Fornecedores de Navios - 13
- Praticagem - 18
- CNAGA - 53

**Subtotal..... 751 empregos**

**PETROBRÁS**

- Petrobrás-TEBAR – próprios - 246
- Petrobrás-TEBAR – contratados - 768

**Subtotal.....1014 empregos**

**OFICINAS NAVAIS**

- Oficinas - 107

**Subtotal.....107 empregos**

**TRAVESSIA DE BALSAS**

- Travessia Marítima São Sebastião/Ilhabela – 125

**Subtotal.....125 empregos**

**ATIVIDADE DE PESCA E RECREIO**

- Atividade Pesqueira - 415

**Subtotal.....415 empregos**

**ORGÃOS PÚBLICOS CONEXOS**

- Receita Federal (aduaneira) - 06
- Polícia Federal - 05
- Capitania dos Portos - 35
- Saúde dos Portos - 04

**Subtotal.....50 empregos**

**T O T A L G E R A L.....2.462 empregos**

---

Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2011).

No âmbito local, ambos desempenham função semelhantes, pois são responsáveis por prover a região como um todo (Litoral Norte paulista), e, especificamente o próprio município de São Sebastião, de uma alternativa, ou melhor dizer, da possibilidade de diversificação de suas atividades produtivas, e, com isso a

geração de renda para a população (a qual em grande parte estabeleceu-se na região em função da presença desses fixos<sup>157</sup>). Como se pode ver no Quadro 5, tanto o TEBAR quanto o porto público impactam o setor de trabalho no município.

Apesar de em um primeiro momento parecer que os empregos gerados são pouco significativos em face do total da população local (73.942 habitantes<sup>158</sup>), há de se ressaltar que, no geral, são postos de trabalho que garantem uma renda média elevada para o padrão regional<sup>159</sup>. Ademais, se considerarmos os empregos indiretos esse número tende a elevar-se consideravelmente. Acrescente-se a isso, o fato de esses fixos portuários serem os responsáveis por gerar enorme fonte de renda para o município, para além dos *royalties*, por meio da arrecadação de impostos (IPTU, ISS, ICMS e II<sup>160</sup>), conforme tabela 22.

**Tabela 22:** Receitas econômicas do porto de São Sebastião e seus reflexos na arrecadação do município – ISS (2009).

OPERAÇÕES	TONELAGEM TOTAL	VALOR EM R\$	MÉDIA R\$ POR TON	% CUSTO TOTAL	RESULTADO	ISS 5%
GRANÉIS SÓLIDOS	473.776	3.511.010,86	7,41	15%	23.406.739,07	1.170.336,95
CARGAS DE PROJETO	9.220	659.609,33	71,54	10%	6.596.093,30	329.804,67
BAGS QUÍMICOS	1.181	9.212,50	7,8	15%	61.416,68	3.070,83
TUBOS	31.117	995.737,28	32	15%	6.638.248,53	331.912,43
ANIMAIS VIVOS+RAÇÃO	1.545	46.363,14	30	15%	309.087,60	15.454,38
TANQUES	1.536	130.293,77	84,82	10%	1.302.937,70	65.146,89
OPERAÇÕES DE APOIO	8.628	962.918,63	111,61	10%	9.629.186,30	481.459,32
NAVIOS CRUZEIRO	-	240.482,77	-	25%	4.809.655,40	240.482,77
NAVIOS PETROLEIROS	-	3.842.797,29	-	5%	76.855.945,80	3.842.797,29
<b>TOTAL</b>	<b>527.003</b>	<b>10.398.425,57</b>			<b>129.609.310,38</b>	<b>6.480.465,52</b>

**Obs. 1** ARRECADANÇA ANUAL 2009 - ISS DO MUNICÍPIO - R\$ 22.345.622,65 (fonte: www.saosebastiao.sp.gov.br - contas públicas); **Obs. 2** PARTICIPAÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA (PORTO ORGANIZADO) NA ARRECADANÇA = 29%.  
Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2011).

Não é apenas para o município que o espaço portuário de São Sebastião mostra-se estratégico. O governo do estado de São Paulo também tem interesses na readequação técnica do porto público, e, conseqüentemente, sua melhor inserção na

<sup>157</sup> Segundo nota da comunicação de imprensa d TEBAR/Transpetro, em “novembro de 1966, a revista ‘O dirigente Construtor – volume 1, no 3, p. 66) noticiou que trabalhavam na obra, naquele ano, 350 empregados. Esse número chegou a 1.500, em uma cidade que, na época, contava com uma população inferior a 10 mil habitantes”.

<sup>158</sup> IBGE (2010).

<sup>159</sup> Em torno de R\$ 1.200,00. Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2011).

<sup>160</sup> Imposto de Importação.

rede de circulação marítima. Interesse esse demonstrado por meio da propositura do projeto de ampliação do porto público, juntamente com medidas de melhoramento no acesso viário (duplicação da Rodovia dos Tamoios e construção da avenida dos Contornos: sul de Caraguatatuba e de São Sebastião).

Apesar de os projetos para o desenvolvimento do porto não serem uma novidade, visto que estiveram presentes por toda a história de desenvolvimento desse fixo, o projeto atual, concebido entre 2007-2008, parece ganhar força em função do impacto do Pré-Sal e de suas demandas. De maneira geral, o objetivo do projeto seria, “aquele velho objetivo”, de oferecer ao estado mais dinâmico do espaço geoeconômico brasileiro, uma alternativa no campo dos fluxos portuários.

O referido projeto visa proporcionar uma melhoria na base técnica e operacional do Porto de São Sebastião, de modo a transformá-lo em uma alternativa atrativa aos fluxos portuário do Porto de Santos. Destaque-se, desta vez, o fato de que não são as “crises de congestionamento” do porto de Santos que justificam a viabilidade do projeto, mas sim a grande especialização do porto; em outras palavras:

“o porto de Santos, apesar de sua magnitude, não tem condições para receber cargas que já não tenham lá sua logística consolidada – terminais privados, levando muitas cargas paulistas e da região sudeste a utilizarem como segunda opção, portos de outros estados, como o de Paranaguá, por exemplo, percorrendo longas distâncias no modal rodoviário, encarecendo e atrasando os processos e reduzindo sua competitividade no mercado externo”<sup>161</sup>.

Propõe-se, portanto, uma desconcentração e descentralização dos fluxos portuários no estado de São Paulo. Objetivamente, o projeto visa a construção e adaptação da infraestrutura do porto de São Sebastião, de modo a torná-lo, principalmente, capaz de movimentar em maiores quantidades as cargas gerais, sendo elas unitizadas ou não, aproveitando-se das características de profundidade do Canal de São Sebastião, as quais tornam o porto apto (desde que sejam construídos novos berços de atracação) a receber navios de maiores calados<sup>162</sup>. Somado a isso, tem-se também as obras para ampliação da retroárea portuária, por meio do aterro da área remanescente

---

<sup>161</sup> Fonte: Cia Docas de São Sebastião, por meio de Comunicação Institucional.

<sup>162</sup> Para isso, o projeto “prevê a implantação de infraestrutura aquaviária com píeres avançando no canal para operar navios com calados de até 25m, dependendo da carga que estará sendo movimentada” Fonte: PIPC (Plano Integrado Porto Cidade, 2009; p. 7).

da enseada do Araçá, tornando o porto capaz de receber navios de última geração, especialmente os porta-contêineres.

Deste modo, o projeto busca mudar a natureza atual do porto de São Sebastião, qual seja um porto de pequeno porte, cuja principal característica são as movimentações de granéis sólidos. Portanto, além dos contêineres (os quais representam, em verdade, o coração do projeto), o porto estaria apto a movimentar, sem nenhum empecilho, e de maneira contínua também granéis líquidos (com uma forte aposta no combustível etanol), veículos leves (os quais já fazem parte da pauta de exportação e importação do porto, contudo, tais fluxos não se dão de maneira contínua), bem como outros tipos de cargas gerais.

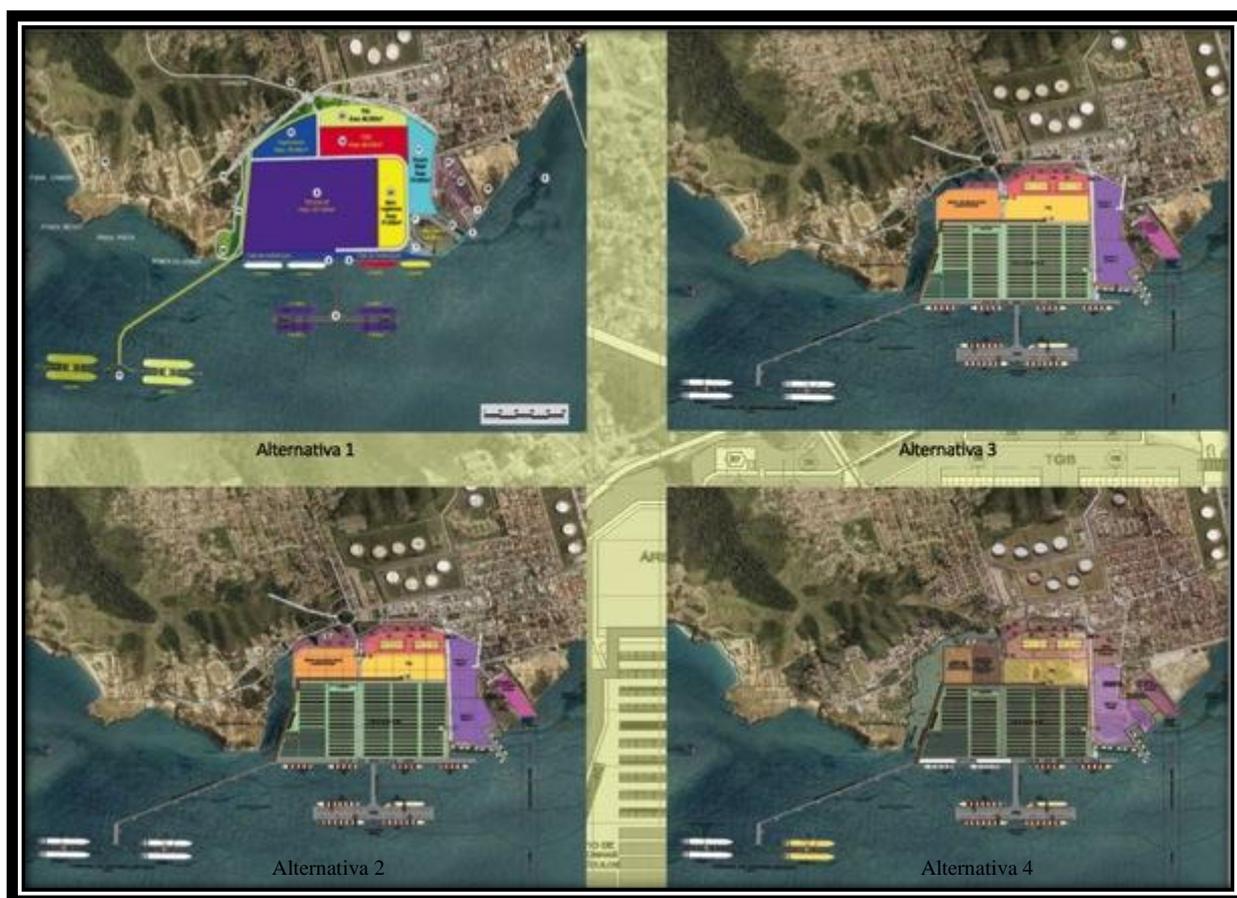
Além disso, o porto público buscaria, segundo o projeto em tela, consolidar uma característica sua desde o período de início da construção do TEBAR e, consolidada nos últimos dois anos, ou seja, a de atuar como uma plataforma de apoio operacional do terminal privativo (em verdade *um porto público em função de um terminal privativo*), por meio do transporte de tubos, tambores, fardos, entre outros, bem como das atividades relacionadas à exploração petrolífera na Bacia de Santos.

Assim, longe de ambicionar conquistar uma hinterlândia portuária como a do porto de Santos, o projeto busca consolidar a hinterlândia atual do porto de São Sebastião, conforme já abordado, composta pelo Vale do Paraíba e uma porção do estado de Minas Gerais, especialmente ampliando a movimentação dos tipos e volumes de cargas que são demandados por essas regiões, basicamente importadoras de matérias-primas para as suas indústrias, e exportadoras de artigos manufaturados de alto valor agregado.

Nas figuras que seguem visualizam-se os aspectos espaciais do projeto de ampliação/modernização do porto público de São Sebastião. Este projeto, foi recebido receio por parte da sociedade civil, principalmente pelos ambientalistas.

Considerando o sítio geográfico do espaço portuário de São Sebastião e as dificuldades relativas à acessibilidade terrestre, bem como a exiguidade de espaço físico no município, podem-se entender tais preocupações. De modo geral, essas organizam-se em três preocupações: a primeira refere-se ao aterramento da área do

mangue do Araçá<sup>163</sup>, a qual apesar de fazer parte da área destinada a expansão do porto, não havia sido utilizada até então, e por isso, aposta-se na sua capacidade de regeneração e riqueza natural; a segunda diz respeito aos impactos paisagísticos que deverão ser causados pelas obras e novas infraestruturas do porto público, especialmente no que tange aos contêineres, cuja demanda por espaço físico para armazenamento é grande; e, em terceiro lugar, em como essa ampliação vai afetar à vida local (com o aumento na circulação de veículos<sup>164</sup> de médio e grande porte na cidade) e à atividade turística, tendo em vista que essa, conforme já exposto, é a segunda principal fonte de riqueza dos municípios do litoral norte.



**Figura 17:** Possíveis layouts da expansão do porto público, após a execução das obras de aterro e modernização de sua base técnica. Fonte: PIPC, 2009; p. 17.

As alternativas apresentadas buscam, principalmente equacionar a questão do aterro da enseada do Araçá (localizada a oeste do berço principal). A primeira alternativa consiste em executar-se as obras do projeto original do porto, ou seja, da

<sup>163</sup> A área da enseada do Araçá é utilizada como ponto de atracação das pequenas embarcações pesqueiras, bem como conta com ecossistemas de mangue e costão rochoso.

<sup>164</sup> De acordo com o projeto de expansão parte da movimentação de contêineres e da carga *off-shore* se fará exclusivamente por via marítima (cabotagem, *transshipment*), sem sair da área portuária.

década de 1930, e com isso haveria a supressão total do manguezal remanescente e de todos os ecossistemas ali presentes. A segunda, por sua vez, apresenta o aterramento de 85% da enseada, preservando basicamente o acesso dos pescadores ao canal. A terceira alternativa considera o “aterro de 80% da enseada do Araçá com prolongamento do canal de acesso aos pescadores até a praia do Araçá e preservação do mangue”, e por fim, a quarta possibilidade, considerada pelo Estudo de Impacto Ambiental, como a melhor opção, consiste na construção de uma espécie de laje sobre a enseada, mantendo as principais características da área atualmente (acesso aos pescadores, manutenção do manguezal e costões rochosos) – figura 18.



**Figura 18:** Ilustração da perspectiva de implantação do projeto de ampliação do porto público de São Sebastião, a partir da construção de uma “laje” sobre a enseada do Araçá (alternativa 4). Fonte: PIPC, 2009, p. 12.

Outro ponto diz respeito à acessibilidade, anteriormente considerada como o “ponto de estrangulamento” do referido espaço portuário. Nesse sentido, priorizando o modal de transporte rodoviário, como é de praxe no país, fazem parte, não do projeto em si, mas das ações globais necessária a sua implementação, à duplicação da rodovia dos Tamoios<sup>165</sup>, e a construção da avenida dos Contornos de Caraguatatuba e São

<sup>165</sup> O início das obras está previsto para março de 2012 e a conclusão deverá ocorrer em 20 meses, ou seja, novembro de 2013. O início e o fim das obras coincidem com o final da temporada de veraneio e férias, reduzindo os transtornos aos usuários da rodovia que viajam ao Litoral Norte. A obra de duplicação dos 53 quilômetros do trecho de planalto está estimada em R\$ 780 milhões. Fonte: Saulo Gil -

Sebastião, a qual prevê uma extensão de cerca de 35,5km, incluindo o acesso ao porto, estendendo-se desde o trecho da Rodovia dos Tamoios, em Caraguatatuba, até a SP 055 na altura da Praia de Guaecá. O projeto prevê duas pistas com duas faixas de rolamento por sentido no trecho entre a intersecção com a Rodovia dos Tamoios, e duas pistas com uma faixa de rolamento cada, entre esta última intersecção e o porto de São Sebastião e Guaecá<sup>166</sup>. Entre as principais problemáticas levantadas, envolvidas com o projeto, destaca-se o fato de que a rodovia passará por áreas que fazem parte do Parque Estadual da Serra do Mar, ou seja, atualmente protegidas por lei, o que coloca em cheque sua viabilidade ambiental, e, conseqüentemente, a possibilidade de aprovação do projeto.

Já o impacto da ampliação do porto na atividade turística (nesse caso, um impacto que se estende para além dos limites municipais de São Sebastião, chegando a atingir Ilhabela<sup>167</sup>) é abordado pelos críticos sob duas perspectivas: a primeira, um efeito direto, refere-se ao modo como um aumento na circulação de navios atrapalharia os demais usos presentes no canal de São Sebastião, tais como: esportes náuticos, a travessia da balsa para Ilhabela, a pesca artesanal; e a segunda, um efeito indireto, abarca as mudanças que seriam ocasionadas na paisagem de São Sebastião, composta por uma calma vida litorânea e a presença marcante dos aspectos naturais nos seus arredores.

É certo que inúmeras questões suscitam o debate acerca da expansão do porto público de São Sebastião, no entanto, pormenorizá-las aqui é um esforço que foge aos objetivos do presente trabalho. Contudo, não poderíamos deixar de ao menos referencia-las sucintamente, tendo em vista que, na verdade, esse projeto, na possibilidade de concretizar-se, influenciará fortemente o modo como o espaço portuário, por meio de seu porto público, estará inserido na geografia portuária nacional, especialmente quando atentamos para as características de “pujança econômica e técnica” da hinterlândia à qual o porto estará cada vez mais atrelado.

---

Imprensa Livre - 27\_07, disponível em <http://www.alnorte.org.br/index.cfm?Fuseaction=Noticias&id=350>, acesso em julho/2011.

<sup>166</sup> Fonte: Relatório de Impacto Ambiental: Contornos sul de Caraguatatuba e de São Sebastião (DER), 2010.

<sup>167</sup> Talvez, para a municipalidade de Ilhabela, um dos principais problemas da expansão do porto público seja o aumento da circulação de navios no canal, pois isso poderia afetar a sua condição de “capital nacional da vela”, bem como a poluição visual, decorrente do empilhamento dos contêineres na faixa litorânea de São Sebastião, de certo modo “escondendo” tanto a cidade quanto a Serra do Mar.

Quanto ao TEBAR, o que se infere do contexto atual é que ele também seja “alvo” de projetos para sua ampliação. Contudo, por ser um tipo de fixo, que, provavelmente demandará poucas modificações no espaço físico terrestre (em seu estado atual)<sup>168</sup>, como estradas, áreas para armazenamento (que podem perfeitamente localizar-se no planalto), e etc, seus debates talvez sejam menos calorosos. É certo que essas modificações estão intrinsecamente relacionadas à exploração que far-se-á das reservas do Pré-Sal encontradas na Bacia de Santos, e, conseqüentemente, ampliações a serem feitas no terminal com a construção de mais píeres de atracação e oleodutos.

Acreditamos estar bastante evidente, ao menos, a partir da perspectiva sob a qual temos a oportunidade de analisar o momento atual, que ao espaço portuário de São Sebastião estão guardadas profundas transformações, e não apenas no que diz respeito ao seus aspectos visíveis do ponto de vista da estrutura e organização espacial, dos *fixos*; muito menos, apenas no que tange a esse movimento que é tanto material (circulação física dos produtos) quanto imaterial (seus conteúdos informacionais) que são os *fluxos*; mas, principalmente, no modo como esse espaço estará inserido no campo das ações dos sujeitos hegemônicos, cujos interesses estão para ali direcionados, ou seja, como o espaço portuário (que nesse momento influenciará todo o sistema *solidário* de fixos e fluxos, visto que indissociáveis, em São Sebastião) irá inserir-se em uma lógica cada vez mais verticalizada, que ao mesmo tempo transcende e convive com as horizontalidades que permanecem, dialeticamente, no local.

---

<sup>168</sup> O TEBAR, conforme, já salientado é dependente, mais fortemente, das condições de seu canal marítimo, dada as características dos superpetroleiros.

# Considerações Finais

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

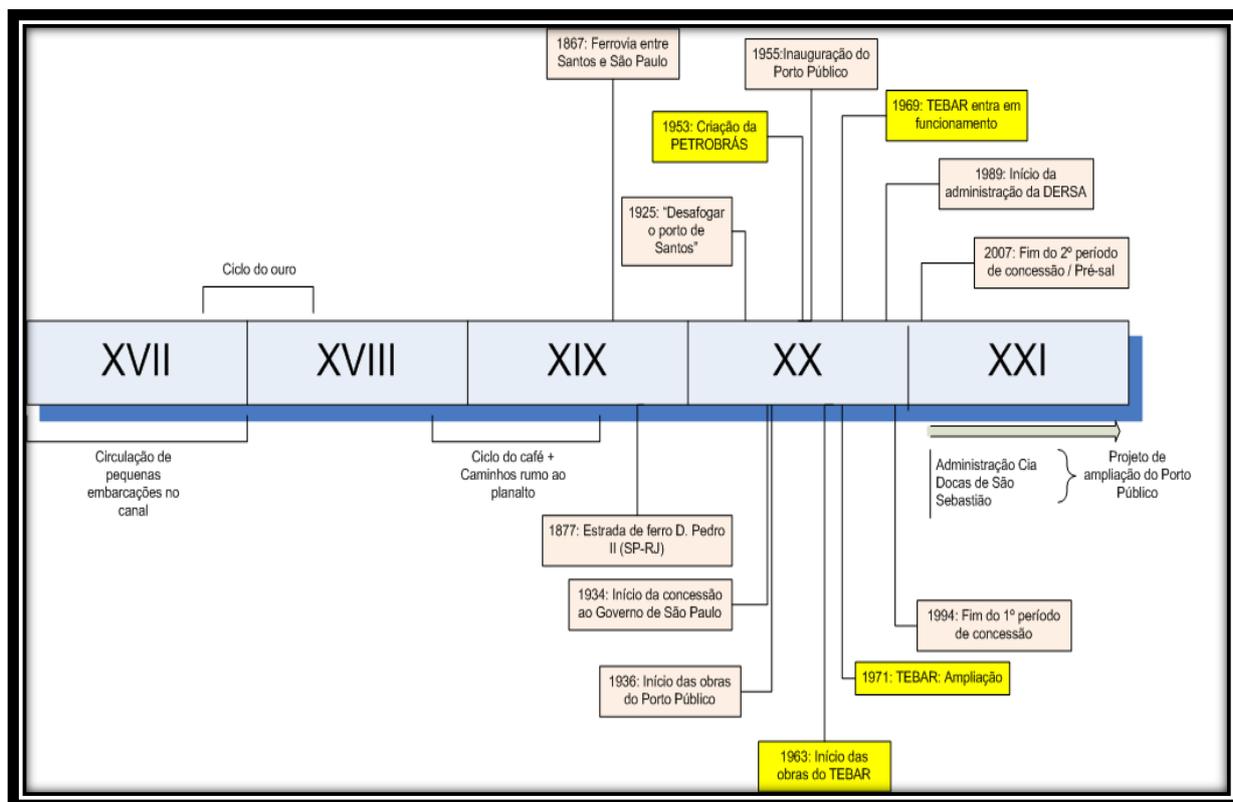
A centralidade adquirida pelo processo de circulação (de mercadorias, de pessoas, de informações), no período atual é pré-requisito para que se possa engendrar uma análise do modo como um determinado espaço está organizado ou foi produzido. Isto porque o espaço, como um conjunto de sistemas técnicos e sistema que ações, que interagem indissociavelmente, é cada vez mais pensado para garantir a fluidez dos fluxos.

Em um mundo onde a necessidade de movimento é uma constante, as redes de transportes, verdadeiros sistemas de engenharia, compostas especialmente por objetos fixos (capital imobilizado), cada vez mais artificiais e “fixados ao solo”, os quais, por sua vez, são criados com intencionalidade específica para veicular fluxos que também se apresentam “mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos” (Santos, 2008; p. 105), tornam-se elementos indispensáveis para a concretização do processo de circulação.

É nesse contexto, especificamente no que diz respeito à escala nacional (Brasil), que buscamos inserir o estudo de caso apresentado nesse trabalho, o qual de modo geral, pretendeu expor e analisar os principais elementos capazes de possibilitar o entendimento de como a circulação, enquanto etapa primordial do processo de reprodução do capital, influenciou a organização e a produção do espaço portuário de São Sebastião, principalmente, ao longo do século XX, iluminando a sua participação nesse movimento em fluxos pretéritos e atuais.

Foi, portanto, com esse objetivo que engendramos uma retrospectiva histórica destacando os principais eventos que foram determinantes para a produção e organização desse espaço, e conseqüentemente, são responsáveis pela sua situação atual. O esquema apresentado na figura 19, ilustra a sucessão dos principais eventos que, ao longo dos tempos, convergiram para e influenciaram a inserção dos objetos técnicos ali presentes, bem como das ações que sobre eles foram exercidas,

transformando<sup>169</sup>, assim, a posição que os mesmos ocupavam na totalidade - Brasil (contexto regional, nacional) em um determinado momento.



**Figura 19:** Esquema representativo dos principais eventos que determinaram a inserção do espaço portuário de São Sebastião nas escalas nacional e regional ao longo dos tempos. Organização: Heloisa dos S. Reis (2009).

Buscou-se ressaltar, que muitos desses eventos, em verdade, consistiram em ações engendradas especialmente pelo Estado e que tenderam a favorecer a inserção de determinados objetos técnicos no quadro da geografia da circulação portuária brasileira, em detrimento de outros (como por exemplo, podemos citar os inúmeros beneficiamentos direcionados aos portos de Santos e Rio de Janeiro, em detrimento do porto público de São Sebastião, até meados do século XX). Se foram escolhas equivocadas, resultantes de uma incapacidade de o Estado, naquele momento, atuar antecipadamente na organização do território, o que culminou na subutilização de uma infraestrutura técnica, ou, se, pelo contrário, foram ações imbuídas da intencionalidade de favorecer apenas uma inserção periférica do porto público (em específico), não há como afirmar com certeza, tendo em vista que ambas constituem possibilidades as quais pudemos vislumbrar por meio da análise.

<sup>169</sup> Cf. Santos (2009): “na verdade, os eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali mesmo onde estão, novas características (p. 146).

O espaço portuário de São Sebastião, no que tange à sua inserção no quadro da geografia portuária nacional, conforme pudemos observar, obedece a uma condição contraditória, a qual, por sua vez, está diretamente relacionada às dinamicidades técnica e econômica, antagônicas, podemos dizer, dos dois objetos técnicos que o compõem (porto público de São Sebastião, de um lado, e terminal privativo da Petrobrás - TEBAR, de outro).

Nesse sentido, enquanto o porto público mostra-se um objeto “opaco”, incapaz de expandir sua atuação no quadro da circulação de mercadorias, em um contexto nacional, ou mesmo regional, dada a inadequação da sua *base técnica* (considerada insuficiente para os padrões do transporte marítimo na atualidade), apesar das suas excelentes condições de ancoradouro natural e da dinamicidade produtiva da sua hinterlândia (Vale do Paraíba, especialmente), o terminal marítimo privativo da PETROBRAS, atuou, desde o princípio, como um objeto “luminoso”, capaz de disseminar fluxos “volumosos” e estratégicos para o país como um todo, e servindo, de forma mais evidente, a região economicamente mais dinâmica do Brasil.

Na verdade, podemos afirmar que enquanto o porto público foi alvo de alguns projetos de desenvolvimento voltados para a modernização de sua base técnica, desde o século XIX, o TEBAR já nasceu como uma realidade resultante de uma intencionalidade clara quanto aos objetivos de suas operações. Ou seja, o porto público foi, ao longo de sua história mais recente, uma constante latência, enquanto o TEBAR foi, desde sempre, uma potência realizada.

Apesar de sua inserção periférica no contexto da geografia portuária brasileira, tentamos deixar claro que o lugar do porto público, como veiculador de fluxos, seja historicamente, (quando da sua participação no processo de ocupação do litoral brasileiro), seja atualmente (principalmente como importador de insumos para as empresas do Vale do Paraíba), não pode ser menosprezado, inclusive porque a atividade portuária do município de São Sebastião mostra-se uma importante fonte de renda local.

Quanto ao TEBAR, sua posição de destaque nos fluxos relacionados aos granéis líquidos (óleos e derivados), bem como o fato de sua atividade estar relacionada a atuação de uma das maiores empresas de energia do mundo – a Petrobras -, o fizeram despontar como um objeto técnico luminoso, com um conteúdo altamente técnico, a

partir do qual se engendra a circulação quase invisível, de um produto considerado estratégico para o funcionamento da economia mundial. Deste modo, o TEBAR confere ao espaço portuário de São Sebastião, características de luminosidade, e, portanto, de centralidade no quadro da geografia portuária brasileira. Ademais, podemos afirmar que o mesmo representa claramente o modo como os espaços podem se inserir de maneira desigual em seu contexto mais amplo, pois suas características, tanto no que diz respeito ao volume de petróleo e derivados movimentados, quanto no que concerne à abrangência geográfica (econômica e social) de sua hinterlândia, o fazem atuar como um espaço “concentrador” desses tipos de fluxos no âmbito nacional, especialmente quando o consideramos como “alimentador” dos fluxos das refinarias paulistas, as quais também estão concentradas geograficamente.

No que diz respeito ao porto público de São Sebastião, se considerarmos as ações atuais do governo do estado de São Paulo, as quais indicam a decisão de levar a cabo um projeto para torná-lo um objeto técnico capaz de abranger a demanda da circulação de mercadorias *do* e *para* o Vale do Paraíba, por meio, portanto, da expansão e melhoramento de sua base técnica e de acesso terrestre, conforme discutido no capítulo anterior, vislumbra-se uma tentativa de modificar a situação do porto público em relação ao seu entorno imediato, mas também em relação à geografia portuária em escala nacional.

Assim, procuramos demonstrar que a análise dos objetos e dos fluxos que compõem um determinado espaço, a partir de uma perspectiva da totalidade na qual eles estão inseridos, ou estiveram inseridos em outros momentos históricos, evidenciando as relações de conflito e de aproximação que podem existir entre eles, mostra-se um exercício rico e pertinente para a realização de estudos que busquem ir além da aparência revelada por meio da mera exposição de dados. Na verdade, ela nos possibilita enxergar o processo de produção e organização de um dado espaço, sob a perspectiva de um de seus elementos impulsionadores, para o presente caso, a atividade portuária.

# Referências

## REFERÊNCIAS

---

AB'SÁBER, Aziz Nacib. **Brasil: paisagens de exceção – o litoral e o Pantanal Matogrossense, patrimônios básicos**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2006.

ALMEIDA, Antônio Paulino de. **Memória Histórica sobre São Sebastião**. São Paulo: E. Simões de Paula, 1959.

ANDRADE, Manuel Correa. **A questão do Território no Brasil**. São Paulo: HUCITEC (2004), 2ª edição.

ANP (Agência Nacional do Petróleo). **Dados estatísticos**. Disponíveis em: <<http://www.anp.gov.br>>.

ANTAQ (Agência Nacional dos Transportes Aquaviários). **Anuários Estatísticos**.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. **Santos, o porto do café**. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

\_\_\_\_\_. **O porto de Vitória**. Tese (provimento de cátedra) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1974.

ARROYO, Mónica. **Território nacional e mercado externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese de Doutorado. Depto. de Geografia, FFLCH/USP, São Paulo, 2001.

\_\_\_\_\_. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In SILVEIRA, María Laura (org.). **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

AZEVEDO, Aroldo de. **Vilas e Cidades do Brasil Colonial** In Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras - USP. São Paulo, 1956 (p. 1-96).

BORNAL, Wagner Gomes. **Sítio Histórico São Francisco: um estudo sob a ótica da arqueologia da paisagem**. Tese de Doutorado, Museu de Arqueologia e Etnologia/USP, São Paulo, 2008.

BRUNO, Ernani Silva. **Viagem ao país dos paulistas** (ensaio sobre a ocupação vicentina e a formação de sua economia e de sua sociedade nos tempos coloniais). Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1966.

CAMARGO JUNIOR, Alceu Salles. **A evolução da organização industrial do transporte marítimo regular**. Dissertação de Mestrado. Escola Politécnica – USP, 1996.

CANABRAVA, Alice Piffer. **O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)**. Editora Itatiaia/Editora da Universidade de São Paulo, Coleção Reconquista, Belo Horizonte, 1984.

CÉLÉRIER, Pierre. **Os Portos Marítimos**. Coleção “Saber Atual”. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.

CONTEL, Fábio Betioli. **Território e Finanças: técnicas, normas e topologias bancárias no Brasil**. Tese de Doutorado, FFLCH/USP, São Paulo, 2006.

COSTA, Wanderlei Messias da. **Levantamento e Avaliação das Políticas Federais de Transporte e seus Impactos no Uso do Solo na Região Costeira**. Brasília: BIRD/PNUD, 1994.

CUNHA, Ícaro Aronovich da. **Sustentabilidade e poder local: a experiência de política ambiental em São Sebastião, Costa Norte de São Paulo (1989-1992)**. Tese de Doutorado, Departamento de Saúde Ambiental (Faculdade de Saúde Pública/USP), São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Conflito Ambiental em Águas Costeiras: relação porto-cidade no Canal de São Sebastião** *In Ambiente & Sociedade*. São Paulo: vol, VI nº 2, jul/dez 2003.

DPH (Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião). **São Sebastião – ocupação e trajetória histórica**. Disponível em <<http://www.saosebastiao.sp.gov.br>>.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. **Transporte Aquaviário e a Modernização dos Portos**. São Paulo: Editora Aduaneiras, 1998.

FERNÁNDEZ, Ramón Vicente García. **Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)**. Tese de Doutorado, Departamento de Economia, FEA/USP, São Paulo, 1992.

FRANÇA, Ary. **A Ilha de São Sebastião**. Tese (concurso) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP. São Paulo, 1951.

GEORGE, Pierre. **Geografia Econômica**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

GOLDENSTEIN, Léa. **A industrialização da Baixada Santista: estudo de um centro industrial satélite**. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia. FFLCH/USP. São Paulo, 1972.

HOBSBAWN, Eric J. **A era do Capital (1848-1875)**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Material cartográfico e estatístico**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>.

IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico). **Material cartográfico**. Disponível em <<http://www.igc.sp.gov.br>>.

IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). **Portos Brasileiros: Diagnósticos, Políticas e Perspectivas**. Congresso Internacional NAVEGAR 2010. Porto Alegre, 2010.

KANDAS, Esther. **A implantação do Terminal Marítimo Almirante Barroso: marco da definição da política petrolífera brasileira (1953-1969)**. Tese de Doutorado em História Econômica. São Paulo: FFLCH-USP, 1988.

KAPPEL, Raimundo F. **Portos Brasileiros: novo desafio para a sociedade**. S/d. Disponível em <[http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF\\_SIMP/textos/raimundokappel.htm](http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm)>.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia**. São Paulo: Editora HUCITEC, UNICAMP, 2000.

LAXE, Fernando González. La competitividad portuaria en la nueva articulación marítima. *In*. **BOLETÍN ECONÓMICO DE ICE** N° 2836. Disponível em <<http://www.revistasice.com>>.

LISBOA, Alfredo. **Portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926.

MAGALHÃES, José C. de. O Porto de Paranaguá. *In* **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1964 (p. 63-95).

\_\_\_\_\_. Estudo Geográfico dos Portos e suas Hinterlândias *In* **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, ano 31, n° 2, 1969.

MALLAS, Dany. **Os portos brasileiros na globalização: uma nova geografia portuária?** *In* Anais do XII Encontro de Geógrafos da América Latina, 2009.

MISKIMIN, Harry A. **A economia do renascimento europeu (1300-1600)**. Lisboa: Editora Estampa, 1984.

MMA & TSC Brasil. **Qualidade ambiental e atividade portuária no Brasil – material de treinamento**. Rio Grande: Manual do participante, 2006.

MONIÉ, Frédéric & VIDAL, Soraia Maria dos S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *In* **RAP**. Rio de Janeiro, 2006.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma Geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Editora Hucitec/Edusp, 1999.

\_\_\_\_\_. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI**. São Paulo: HUCITEC, 2000.

\_\_\_\_\_. **Território e História no Brasil**. São Paulo: Editora Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. Fundamentos e Geografia do Sistema Portuário Brasileiro. *In* MMA & TSC Brasil. **Qualidade ambiental e atividade portuária no Brasil – material de treinamento**. Rio Grande: Manual do participante, 2006.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Porto de Imbituba: de armação baleeira a porto carbonífero**. Tubarão: Editora Unisul, 2003.

\_\_\_\_\_. **Os portos do Sul do Brasil: da formação ao século XXI**. Tese de Doutorado. Depto de Geografia FFLCH/USP, São Paulo, 2009.

NOTTEBOOM, Theo & RODRIGUE, Jan-Paul. **Containerisation, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks**. *Maritime Economics & Logistics*, 2008, 10, (152–174).

PENTEADO, Antonio Rocha. **O sistema portuário de Belém**. Universidade Federal do Pará, Belém, 1973.

PETRONE, Pasquale. **Aldeamentos paulistas**. São Paulo: Edusp, 1995.

PIPC (Plano Integrado Porto-Cidade) de São Sebastião - SP. **Relatório de Impacto Ambiental - RIMA**. Governo do estado de São Paulo/Porto de São Sebastião, 2009.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2004 (7ª Reimpressão da 23ª ed.)

REIS, Heloisa dos Santos. **O "espaço portuário" de São Sebastião e o seu lugar na Geografia Portuária Paulista**. São Paulo: Trabalho de Graduação Individual - Depto de Geografia - FFLCH/ USP, 2007.

RESSUREIÇÃO, Rosangela Dias da. **São Sebastião: transformações de um povo caiçara**. São Paulo: Editora Humanitas, 2002.

REVISTA Conjuntura Econômica (1950, vol. IV, n° 1, pág. 1). Disponível em: <<http://www.docpro.net.br/clientes/fgv/menu.asp>>.

RODRIGUE, J. P. & SLACK, B. **Transport geography on the web**. 1998. Disponível em <<http://www.people.hofstra.edu/geotrans/index.html>>.

\_\_\_\_\_. **Transport Geography**. New York: Routledge, 2006.

RODRIGUES, José & VAZ, José Pascoal. Portos brasileiros: duzentos anos de transformação socioeconômica. In OLIVEIRA, Luís Valente & RICUPERO, Rubens. **A Abertura dos Portos**. São Paulo: Editora SENAC, 2007.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2008.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do Homem**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia Nova: da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo, EDUSP, 2004

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2005.

\_\_\_\_\_. **Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora EDUSP, 2008 (5ª ed.).

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. Coleção Milton Santos. São Paulo: Edusp, 2009 (4ª ed. 5ª reimpr.).

SÃO SEBASTIÃO. Plano Diretor de 1997 para o período 1998/2004. Disponível em: <<http://www.saosebastiao.sp.gov.br>>.

SEADE (Serviço de Dados do estado de São Paulo). **Série de Estatísticas**. Disponível em <<http://www.seade.sp.gov.br>>.

SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org.). **Cidades e Portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Armando Corrêa da. **O litoral norte de São Paulo: formação de uma região periférica**. Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo: FFLCH-USP, 1975.

SILVA, Priscila Reis da. **Transporte Marítimo de Petróleos e Derivados na Costa Brasileira: estrutura e implicações ambientais**. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado (Engenharia) - UFRJ, 2004.

SILVEIRA, María Laura. \_\_\_\_\_. Uma situação geográfica: do método à metodologia. In.: **Revista Território**. Ano IV, no 6, jan./jun. 1999b, p. 21-28.

\_\_\_\_\_. Por um conteúdo da reflexão epistemológica em Geografia. In: SOUZA, A. J.; SOUZA, E. B. C.; MAGNOMI JÚNIOR, L., **Paisagem, Território, Região: em busca da identidade**. Cascavél: Edunioeste, 2000 (p. 21-28).

\_\_\_\_\_. Por una epistemología geográfica. *In*: R. Bertoncello, & A. F. Carlos, **Procesos Territoriales en Argentina y Brasil**. Buenos Aires: Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires, 2003 (p. 13-26).

SVOP (Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas do estado de São Paulo). **Obras de melhoramento dos portos de São Sebastião e Ubatuba**. São Paulo, 1941.

TOVAR, Antonio Carlos de Andadra & FERREIRA, Gian Carlos Moreira. **A Infraestrutura Portuária Brasileira: O Modelo Atual e Perspectivas para seu Desenvolvimento Sustentado**. *In* REVISTA DO BNDES, RIO DE JANEIRO, V. 13, N. 25, P. 209-230, JUN. 2006.

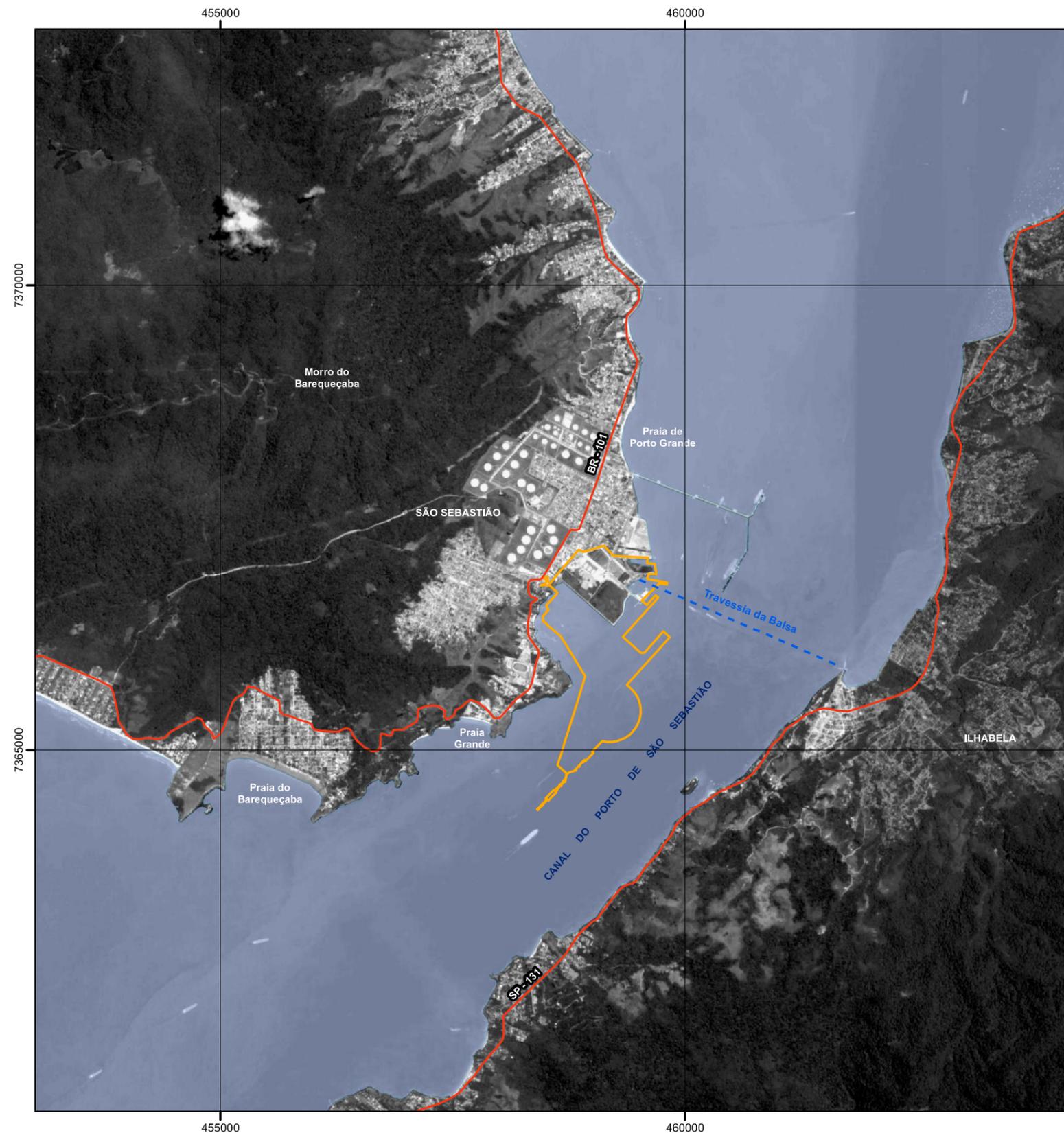
UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). **Review of maritime transport**. United Nations Publication: New York and Geneva, 2008.

VIEIRA, Jônatas de Pinho. **Análise do Trabalho Portuário Avulso sob a ótica da sustentabilidade**. Dissertação de Mestrado, UNISANTOS. Santos, 2008.

#### **Outros:**

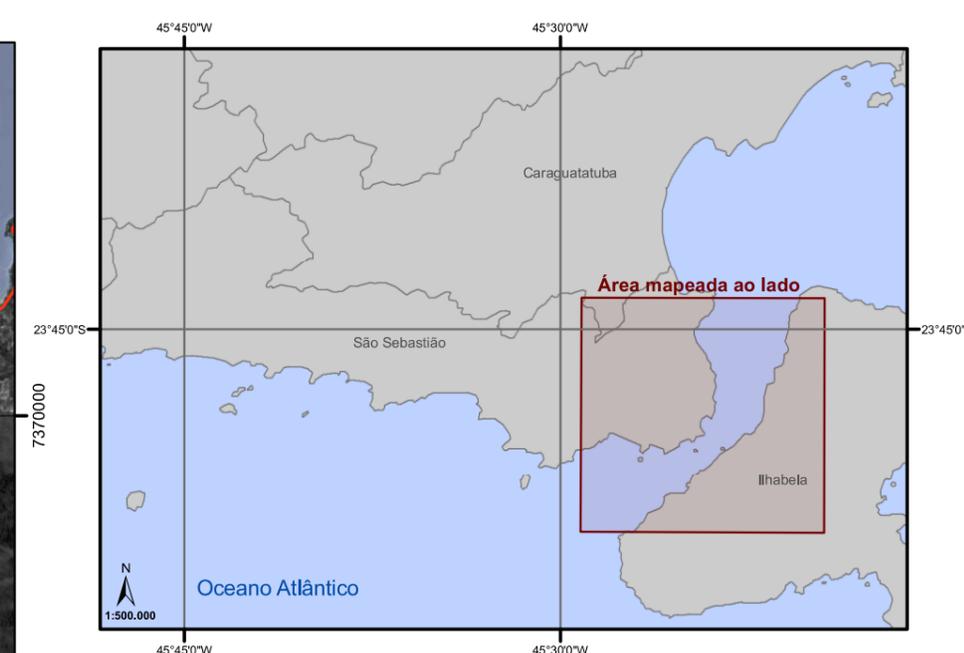
Cia. Docas de São Sebastião <<http://www.portodesaosebastiao.com.br>>.

# Anexos

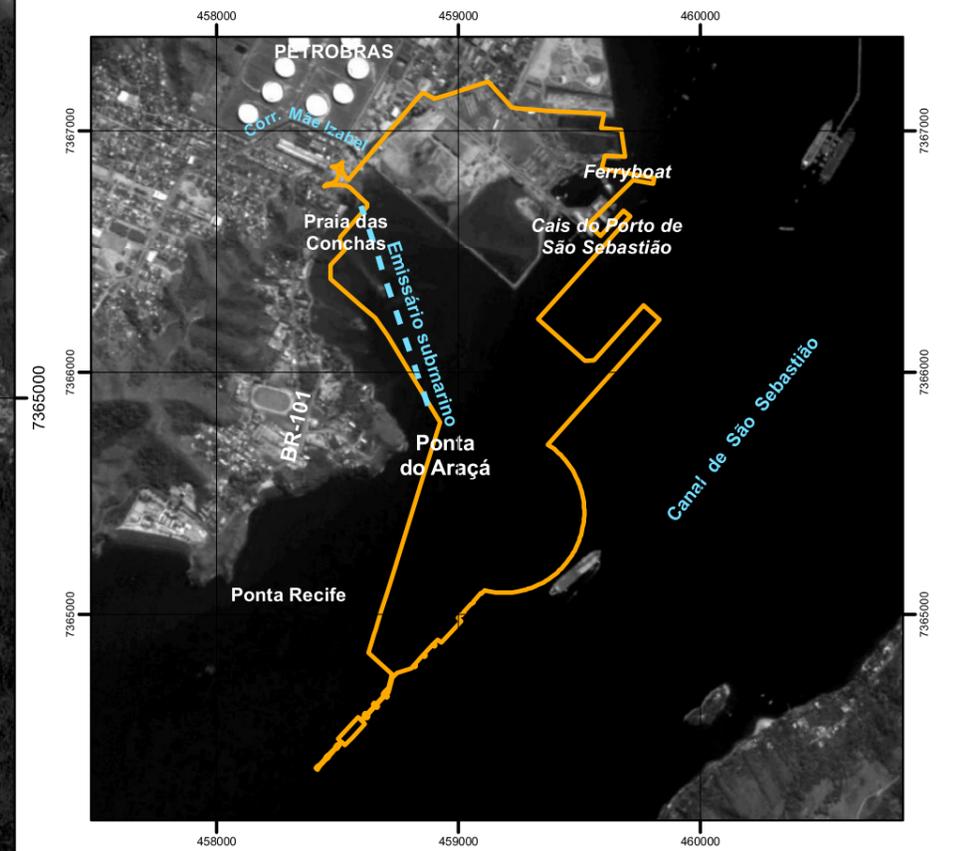


- Legenda**
- Rodovias
  - Travessia da Balsa
  - Área Diretamente Afetada - ADA

Escala Gráfica  
 Escala Numérica 1:50.000  
 Projeção Universal Transversa de Mercator - UTM  
 Datum horizontal: South American Datum, 1969 (SAD-69)  
 Sistema QuickBird, pancromática e composição colorida com cores verdadeiras, 2005;  
 DHN, Carta náutica nº.1645, Canal de São Sebastião, 1:50,000;  
 IGC; Folha Topográfica SF.23-Y-D-VI-3-NO-D, São Sebastião, 1:10,000;  
 IGC; Folha Topográfica SF.23-Y-D-VI-3-NO-B, Bairro Pontal da Cruz, 1:10,000;  
 IBGE; Folha topográfica SF.23-Y-D-VI-3, São Sebastião, 1:50,000



**DETALHE DO LIMITE DO EMPREENDIMENTO**



Escala Gráfica  
 Escala Numérica 1:28.000  
 Projeção Universal Transversa de Mercator - UTM  
 Datum horizontal: South American Datum, 1969 (SAD-69)  
 Imagem Banda 1 - CBERS 2B, sensor CCD, 2008.



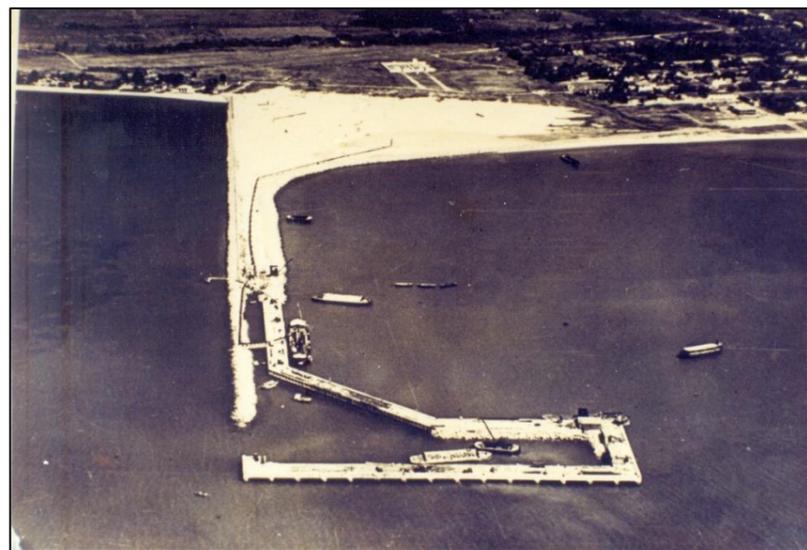
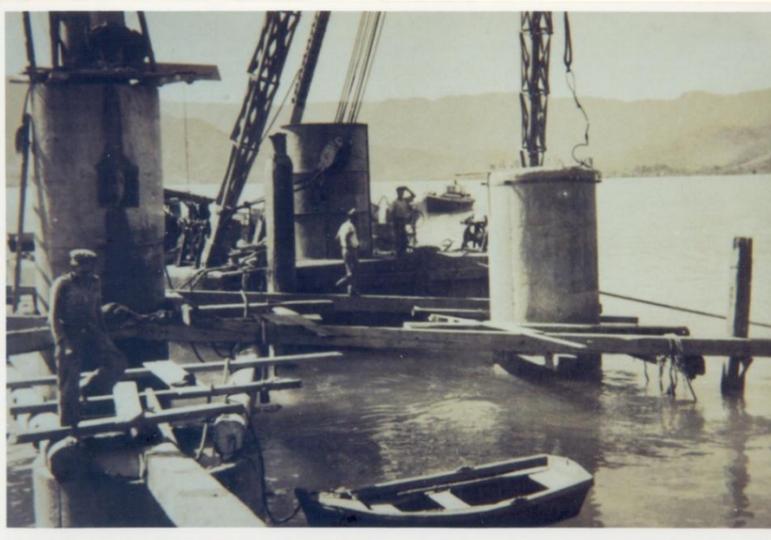
**ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA  
DO PLANO INTEGRADO PORTO-CIDADE (PIPC)**

**LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO**

Figura	Escala	Tamanho	Data Versão
Figura 2.4.1-2	1:28.000 1:50.000	A3	Ago/2009

**ANEXO A: MAPA DA LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO E DA ÁREA DIRETAMENTE RELACIONADA AO PROJETO DE EXPANSÃO DE SUA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA. FONTE: CIA. DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO (2011).**

## O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO – DA CONSTRUÇÃO AOS DIAS ATUAIS



Vista aérea no início da década de 30. Fonte: Departamento Histórico de São Sebastião. Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião (2007 e 2010).



De cima para baixo: Vistas aéreas do Porto de São Sebastião nas décadas de 30, 60 e 90, respectivamente. Fonte: Departamento Histórico de São Sebastião (2007 e 2010).

Ao lado bloco de imagens que retratam os procedimentos e etapas de construção do porto de São Sebastião destacam-se a construção dos armazéns e da fundação (tubulões). Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião (2007 e 2010).

**ANEXO C: A CONSTRUÇÃO DO TERMINAL MARÍTIMO ALMIRANTE BARROSO (TEBAR) ENTRE DÉCADAS DE 1950 A 1980.**



Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico de São Sebastião (2010).

## ANEXO D: O CANAL DE SÃO SEBASTIÃO E SEUS “PORTOS”.

Navio atracado no Canal de São Sebastião. Detalhe para a presença marcante da Escarpa da Serra do Mar.

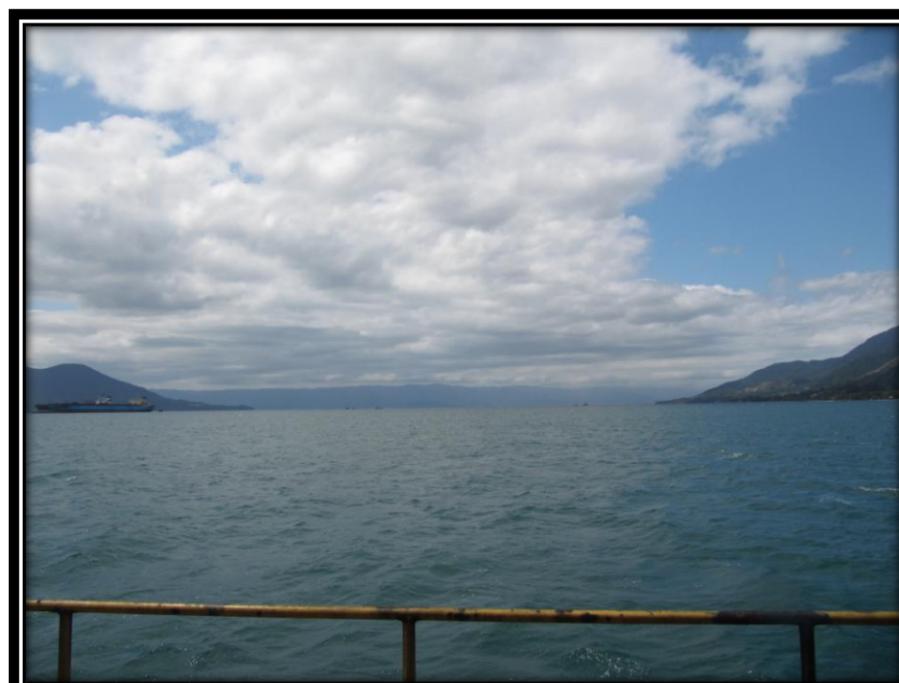


Navio atracado no porto público de São Sebastião.



Navios petroleiros atracados no TEBAR.

Abaixo: Vista parcial das barras de acesso sul (esquerda) e norte (direita) do Canal de Sebastião.



Vista parcial do Canal de São Sebastião com a Ilha de São Sebastião ao fundo e petroleiros atracados no TEBAR.

Autora das fotos: Heloisa dos S. Reis (2010).

**Heloisa dos Santos Reis**

**Contato: [helosreis@gmail.com](mailto:helosreis@gmail.com)**