

## **O “espaço portuário” de São Sebastião e o seu lugar na geografia portuária paulista**

Heloisa dos Santos Reis<sup>1</sup>  
Universidade de São Paulo  
[helosreis@usp.br](mailto:helosreis@usp.br)

### **Introdução**

O principal intuito do estudo em questão foi o de caracterizar e analisar o lugar do “espaço portuário”<sup>2</sup> de São Sebastião na geografia portuária do estado de São Paulo. Os portos, a partir de um enfoque geográfico, são vistos como objetos técnicos imprescindíveis para a realização dos fluxos espaciais de mercadorias e pessoas entre a terra e o mar e ao mesmo tempo constituintes de sistemas de engenharia que passam a responder a novos imperativos no mundo globalizado, como por exemplo, a demanda cada vez maior pela fluidez na circulação territorial.

O estudo da temática portuária nos remete a tentativa de entendimento de uma dinâmica que não é restrita ao sítio no qual está assentada. Do ponto de vista de um estudo geográfico, a primeira consideração a ser feita a respeito da atividade portuária marítima é a da especificidade da sua localização, a saber, a zona litorânea. MORAES (1999) apresenta uma série de elementos que nos permitem pensar as particularidades do litoral em qualquer parte do globo e destaca que estes espaços possuem uma “localização diferenciada” com “características próprias de ocupação” e detêm o “monopólio espacial de certas atividades” (p.17).

Neste quadro, o litoral apresenta posição ímpar no que concerne à circulação. Cabe salientar que ainda hoje, o transporte aquaviário é o meio mais utilizado nas trocas entre os continentes<sup>3</sup> já que “os espaços litorâneos, com bordas continentais constituem também as áreas de trânsito entre todas as produções da hinterlândia e as eventuais vias marítimas de sua distribuição. A navegação é, assim, um elemento importante de qualificação dos sítios litorâneos, os quais detêm um quase monopólio da atividade portuária no mundo” (MORAES, 1999;17-18).

Muito mais que simples estruturas que servem aos imperativos da circulação no território e entre territórios, tidos por isso 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 infra-estruturas que viabilizem o seu funcionamento e, conseqüentemente, realizem a rede de fluxos (mercadorias e informações) que se estabelecem nas mais diversas escalas geográficas. Desta maneira, observamos que o estudo de caso em questão é bastante representativo de como a atividade portuária não pode ser pensada separadamente da realidade econômica, social e espacial em que se insere. Sendo um meio para a realização da

---

<sup>1</sup> Aluna de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia (DG) da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP).

<sup>2</sup> Não existe na literatura uma definição de espaço portuário. Neste trabalho, a utilização desta expressão tem o objetivo de melhor expor a contradição existente entre a realidade do porto público e a realidade do terminal privado, os quais possuem imbricações e são responsáveis por organizar a atividade portuária no município de São Sebastião.

<sup>3</sup> O transporte marítimo abarca cerca de 80% das mercadorias transportadas globalmente, e em se tratando do peso transportado, temos que cerca de 96% das trocas mundiais sejam feitas via modal marítimo. De acordo com PORTO (1999) a movimentação de cargas nos maiores portos do mundo no início do século XX era de até 20 milhões de toneladas. No início do século XXI a estimativa, segundo a autora, é de que a movimentação alcance entre 100 e 500 milhões de toneladas.

circulação no território e não um fim em si mesmo, os portos demandam uma atenção para a sua melhor inserção no quadro da região que buscam dinamizar, pois, correm o risco de não serem capazes de realizar todo o seu potencial de desenvolvimento.

### **A geografia portuária paulista**

Em se tratando da configuração da rede de circulação paulista observamos a predominância do transporte rodoviário como modal de integração territorial, bem como a existência de dois portos marítimos principais (Santos e São Sebastião), de ferrovias, alguns aeroportos e uma hidrovia (a Hidrovia Tietê-Paraná), a qual abriga neste trecho dois portos fluviais principais (Panorama e Presidente Epitácio). É característica do sistema de transportes no sudeste do Brasil o seu traçado “predominantemente concêntrico” confluindo para grandes portos, tais como Vitória, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Santos. Como exemplo, temos as ferrovias Minas-Vitória e Central do Brasil, especializadas no transporte de ferro para o porto de Sepetiba (SANTOS & SILVEIRA, 2001;62).

O rio Tietê é importante constituinte do sistema de circulação hidroviária no estado de São Paulo. Seu trecho navegável, com cerca de 600 km de extensão vai de Conchas até sua confluência com o rio Paraná. Estes dois rios formarão a chamada Hidrovia Tietê-Paraná, que interliga o estado as áreas produtoras de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná. Na porção paulista destacam-se dois portos fluviais principais, a saber: o Porto de Panorama e o de Presidente Epitácio, ambos no rio Paraná. A construção destes dois portos na década de 60 proporcionou uma nova “camada técnico-geográfica” ao sistema de engenharia da região sudeste, com vistas à ampliação do “hinterland portuário e a aceleração do transporte via estrada de ferro” (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

Os portos fluviais paulistas servem hoje, principalmente, a circulação de um produto bastante específico, ou seja, a soja e seus derivados, dadas suas posições estratégicas entre os principais centros produtores da mesma, e o seu principal destino: o Porto de Paranaguá no estado do Paraná; e, por conseguinte, os mercados externos que demandam o produto, viabilizando ainda mais (devido ao baixo preço do frete fluvial) o agronegócio relacionado ao mesmo.

O sistema portuário paulista, no que se refere à navegação marítima é composto por dois portos principais: o porto de Santos e o Porto de São Sebastião. Como o porto de São Sebastião será melhor tratado no trabalho, nos cabe apenas expor alguns elementos do complexo portuário santista, uma vez que o mesmo figura como principal fixo da geografia dos portos paulistas - o que se observa também no tocante aos portos nacionais.

Localizado na cidade de Santos (SP), o porto que no início de sua história (1532-1869) era denominado porto de São Vicente, deve a sua pujança atual ao “ciclo do café”, bem como a sua relação com a capital paulista. A sua inauguração como porto organizado ocorre em 2 de fevereiro de 1892 com a atracação do navio inglês Nasmith, data em que a então Companhia Docas de Santos (CDS) entrega os primeiros 260m de cais, os quais hoje correspondem ao Valongo. Desde então, o porto começa sua expansão e segundo a ANTAQ (2005) “atravessa todos os ciclos de crescimento econômico do país, aparecimento e desaparecimento de tipos de cargas, até chegar ao período atual de amplo uso dos contêineres”.

Através de uma grande diversificação no que concerne à movimentação de cargas (granéis líquidos, sólidos, bens de consumo duráveis e etc.), o porto continua a se destacar como o maior e mais importante do país e da América do Sul. De acordo

com EMPLASA (2005) o porto de Santos é responsável por mais de um terço do comércio exterior do Brasil (cerca de 27% da carga transportada), atendendo aproximadamente 17% do território nacional, porção esta que é a responsável pela geração de 55% da renda nacional.

A acessibilidade rodoviária<sup>4</sup> figura como ponto a favor do porto de Santos, uma vez que é responsável pela transposição da grande barreira da escarpa da Serra do Mar, a qual se apresenta como uma das características mais marcantes do litoral paulista. Já o acesso ferroviário serve principalmente às empresas privadas<sup>5</sup>. A partir do mar, o acesso é dado por um canal de 130m de largura e 13m de profundidade (na baía de Santos) e 100m de largura e 12m de profundidade no estuário.

Desta maneira, o porto de Santos, cujo desenvolvimento está em grande parte relacionado ao desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo, faz com que até hoje esse corredor entre o litoral e o planalto (feito através de um setor com condições fisiográficas particulares de suavidade em meio a uma grande barreira tectônica) tenha um significado chave para se entender a própria história do desenvolvimento econômico da economia paulista e cuja hegemonia reafirmada ao longo dos tempos nos daria um capítulo a parte.

### **A área de estudo**

O “espaço portuário” de São Sebastião (figura 1), localizado no litoral norte do estado de São Paulo, foi aqui entendido como a porção do espaço geográfico que abriga os sítios portuários do porto público de São Sebastião e do Terminal Marítimo Almirante Barroso da Petrobrás (TEBAR), os quais apesar de geograficamente próximos engendram realidades distintas e até mesmo contraditórias, especialmente quando consideramos a movimentação de cargas que realizam.

Se considerarmos apenas a presença do porto público podemos destacar o seu legado histórico e sua importância econômica em momentos muito específicos da história de ocupação do litoral brasileiro. Ao pensarmos também o quadro trazido a tona pela presença da Petrobrás a sua situação ganha complexidade, uma vez que o terminal marítimo, para sua operacionalização, impulsionou uma organização espacial específica no município (locais para construção dos tanques, para a passagem das tubulações e etc) e também é responsável pelos maiores volumes de cargas movimentadas no “espaço portuário” em questão.

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 uma área de aproximadamente 520 km<sup>2</sup> e faz limite ao norte com Caraguatatuba, a sudoeste com Bertoga e no planalto na direção noroeste com o município de Salesópolis. 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.. 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 se mostra como uma “limitação” para a ocupação do espaço. O município possui, segundo a contagem de população do IBGE para 2007, cerca de 67.348 habitantes fixos, sendo

---

<sup>4</sup> Podemos citar: a rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055), Piaçaguiera – Guarujá, a Rio – Santos (BR-101) e o sistema Anchieta - Imigrantes.

<sup>5</sup> Destacando-se a MRS Logística S.A., a Ferrovia Bandeirantes S.A. (FERROBAN) e a Ferronorte S.A.

que sua população chega a ser multiplicada em quatro vezes durante a alta temporada. Outra característica peculiar ao município se refere a presença do Parque Estadual da Serra do Mar, em aproximadamente 75% do território municipal.



Figura 1: Visualização do porto público e do Terminal Marítimo Almirante Barroso (Petrobras) no município de São Sebastião (litoral norte do estado de SP). As vias principais estão destacadas em amarelo. Fonte: Imagens de satélite do Google Earth (2007), com adaptações de Heloisa dos S. Reis. Escala aproximada: 1:500000.

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

O início de ocupação do município remonta aos séculos XVI e XVII e a sua histórica, segundo CUNHA (2003) é “a história de seu porto”, uma vez que “a utilização do porto pela empresa colonial trouxe o desenvolvimento da vila e depois da cidade” (p.85). SILVA (1975), ao tratar da região do litoral norte paulista, 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). No quadro do município em questão temos que a atividade portuária em primeiro lugar e o turismo em segundo figuram como as principais fontes de trabalho e renda para a população, sendo que, especialmente no centro histórico da cidade é nítida a relação entre o desenvolvimento urbano em torno do porto público e do Terminal Marítimo da Petrobras.

Ainda de acordo com SILVA (1975), as condições naturais favoráveis do canal contribuíram para que o mesmo fosse utilizado de maneira permanente desde o início da colonização da região. A história do porto histórico de São Sebastião nos remete ao século XVII quando o cultivo local do açúcar e outros produtos atuaram como elementos dinamizadores da circulação de embarcações no canal. Foi assim que “nos relatórios e mapas esparsos, do porto da Vila de São Sebastião, na 2ª metade do século XVII, encontram-se os registros da estadia freqüente de embarcações na rota Rio-Santos, parando para descarregar peças de fazenda, pipas de vinho ou carne-seca (os principais artigos de importações) 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” (FRANÇA, 1951;133).

O ciclo do ouro em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso trouxe novo vigor para as atividades portuárias no final do século XVII e início do XVIII, uma vez que as localidades litorâneas passaram a funcionar como articuladoras entre as áreas de mineração e o exterior (PETRONE, s/d *apud* SILVA, 1975). Contudo, é no século XIX, com o ingresso da região no ciclo cafeeiro, que a mesma conheceria a maior fase de prosperidade. Nesta época o café contribuiria para abertura de dois caminhos no reverso da escarpa, a saber: o caminho do Padre Dória (ligando São Sebastião a Salesópolis) e o caminho que ligava Ubatuba a São Luís do Paraitinga. Ainda, segundo SILVA (1975) até meados do século XIX o Litoral Norte figuraria como grande produtor de café, escoando sua produção, bem como a do Vale do Paraíba para o Rio de Janeiro.

A inauguração da ferrovia entre São Paulo e Santos (1867) e entre São Paulo e Rio de Janeiro (1877) desencadeia um novo período de estagnação econômica no litoral norte testemunhado pelo abandono de todos os entrepostos litorâneos, uma vez que a região ficou à margem da integração proporcionada pelo transporte ferroviário, isolando-se assim do desenvolvimento por este irradiado. Apesar de a idéia de um porto em São Sebastião nunca ter sido abandonada foi apenas em 1925 (a partir dos estudos do engenheiro Mottet de 1892) sobre o pretexto de se desenvolver um porto que pudesse ser uma alternativa para “desafogar” o porto de Santos (que vinha sendo assolado pelas famosas “crises de congestionamento”, cuja mais séria ocorreu nos anos de 1924-25), foi que o Governo do Estado requereu ao Governo Federal uma concessão para executar as obras de melhoramento do Porto de São Sebastião e São Vicente, que de fato é concedida dois anos depois.

As obras foram iniciadas em 26 de abril de 1936 e a inauguração do porto organizado ocorreu em 20 de janeiro de 1955 sob a administração do órgão estadual Administração do Porto de São Sebastião, mas apenas em 1963 é que entrará em operação. A partir de 1989, a administração do porto passou a ser vinculada à DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S.A.), da Secretaria de Transportes do governo do estado de São Paulo. 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, o qual foi encerrado 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. A administração e exploração do porto passaram da DERSA para a Companhia Docas de São Sebastião, vinculada à Secretaria dos Transportes.

### **O Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR**

O Terminal Marítimo Almirante Barroso da Petrobrás, 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 seus navios preferencialmente pela barra sul, uma vez que nela as profundidades são maiores, chegando a 25m, e por isso é capaz de atender, com segurança, a navios com calado de até 23 metros. A barra norte, por sua vez, abriga profundidades de no máximo 20 metros e, portanto, limita-se a circulação segura de navios com calados de até 10 metros. Seus dutos ligam São Sebastião a Santos, Cubatão, Paulínea e Capuava.

A implantação do Tebar no canal de São Sebastião é ilustrativa não só das ótimas condições oferecidas pelo canal ao fluxo de grandes navios, mas também marca uma importante definição das prioridades econômicas do governo brasileiro, especialmente no que se refere à política petrolífera. O início do debate remete a 1953, ano de criação da Petrobrás e em que intensifica-se a discussão acerca da instalação de refinarias de grande porte, da implantação do monopólio estatal do petróleo, bem como das atividades de abastecimento, transporte e descarga do produto. Desta maneira, “durante a década de 50, a luta pela construção de um Terminal Marítimo exclusivo, no litoral paulista, tirando das mãos da Companhia Docas de Santos (iniciativa privada) o controle da descarga do óleo cru, revela impasses e condicionamentos da política econômica brasileira. Não foi por acaso que a polêmica prolongou-se. A autorização definitiva para a Petrobrás só foi concedida em 1961, e apenas em 1969 o Terminal de São Sebastião estava em condições de operacionalização” (KANDAS,1988:8).

A partir da década de 50 a lucratividade do transporte do petróleo passou a se relacionar intrinsecamente com a capacidade de tonelagem dos navios, os quais por sua vez, passaram a requerer espaços aquáticos que abrigassem calados cada vez maiores. Desta forma a pouca profundidade oferecida pelo Porto de Santos passou a figurar como um elemento impeditivo de circulação de grandes petroleiros. As novas necessidades da Petrobras, especialmente frente ao crescimento da demanda por óleos e derivados, representada, por exemplo, pela construção da refinaria de Cubatão (Presidente Bernardes), fez crescer também a necessidade de se executar os serviços de descarga do produto (petróleo bruto) sob novos padrões operacionais, sem interrupções, e especialmente interferências de outros tipos de carga.

Inicialmente, as Cias. 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). Tal idéia não era interessante à Companhia Docas de Santos, uma vez que esta iria sofrer uma grande diminuição de sua renda ao não mais arrecadar as taxas referentes ao transporte de petróleo em seu canal e por isso sempre foi a defensora da adaptação do porto de Santos para o atendimento das novas necessidades do transporte de petróleo. O fato é que em 1961, o presidente Jânio Quadros autoriza, através de decreto, a construção do Terminal Marítimo da Petrobrás em São Sebastião, após rigorosos estudos acerca das características do trecho de costa paulista entre São Sebastião e Santos, optando pelo primeiro - dentre outras razões - por ser ele “o último porto natural do sul do país, mais próximo do Golfo Pérsico, do extremo Oriente e



parte da África”. Contudo, apesar de se mostrar como uma via de desenvolvimento para a região que, como já abordado, buscava opções que voltassem a favorecer um desenvolvimento autônomo, temos que a Secretaria de Viação e Obras Públicas em 1962 apresentou-se como desfavorável ao projeto, pois o Governo do Estado tinha planos para a ampliação do Porto de São Sebastião (cais público) que deveriam se concretizar nas áreas pleiteadas pela Petrobrás para a construção do Tebar.

Finalmente, após o início das obras em 1963, tem-se que “a baliza final – 1969 – que marca o pleno funcionamento do TEBAR, é significativa para a história da Petrobrás, 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;8). Neste 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). Desde então, ao contrário do que ocorreu no cais público, as instalações do Terminal foram ampliadas (tanto em terra quanto no mar) de modo a dinamizar as operações e acompanhar o aumento da demanda.

### **Análise da movimentação de cargas**

Como já salientado, os primeiros produtos movimentados através do canal de São Sebastião, no porto natural, foram o açúcar, a aguardente, fumo, farinha de mandioca, anil, como os principais produtos de exportação e peças de fazenda, pipas de vinho ou carne seca, como principais artigos de importação (FRANÇA, 1951). A partir das incursões ao planalto e início do ciclo do ouro, o canal passa a fazer a articulação entre as áreas de mineração e o exterior, especialmente no que se refere ao contrabando do ouro que, vindo de minas pelo Vale do Paraíba e a Serra do Mar, tinha como destino o continente africano. Contudo, a sua inserção mais expressiva se deu a partir do ciclo cafeeiro, no qual o canal funcionou como escoadouro do café produzido pelo norte de São Paulo e sul de Minas para Santos e Rio de Janeiro (DPH, s/d). A partir da segunda metade do século XX, a atividade portuária em São Sebastião se insere em nova fase com a construção do porto organizado (na década de 30) e a instalação da Petrobrás na década de 60. Atualmente, o perfil econômico deste “espaço portuário” é resultado da movimentação de mercadorias que nessas duas áreas têm lugar, a saber, o cais público e o cais privativo.

A começar pelo cais público, o movimento do porto gira em torno de 400 mil toneladas por ano. Sua capacidade mensal a partir de sua estrutura atual o possibilita transportar 50 mil veículos, 40 mil toneladas de granel sólido e 20 mil toneladas de carga fracionada. Pode ser considerado como um porto de primeira geração<sup>6</sup>, no que diz respeito à movimentação total no cais público, contudo, quando levado em consideração a participação do terminal privativo, sua relevância aumenta.

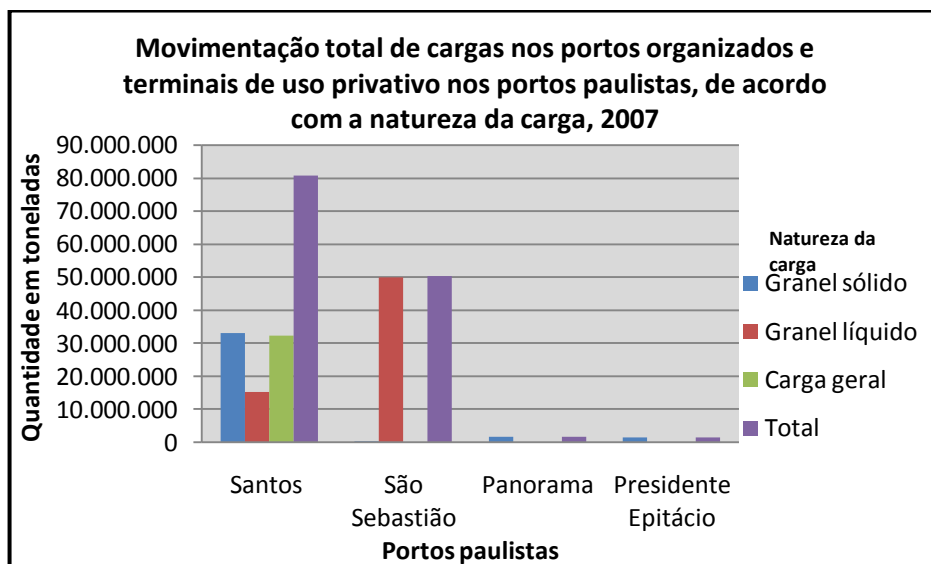
De acordo com os dados a ANTAQ<sup>7</sup>, em 2007 o porto público de São Sebastião foi responsável por 0,10% do total de granéis sólidos movimentados no país e 0,03% do total de carga geral. No que se refere ao quadro da geografia portuária do

---

<sup>6</sup> De acordo com a classificação proposta pela UNCTAD (Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento). Esta vê os portos de acordo com a sua organização interna e as suas estratégias de desenvolvimento e classifica-os em “três gerações” (primeira, segunda e terceira). No caso, os portos de primeira geração seriam aqueles que realizam as operações de transferência, armazenagem e entrega de mercadorias, apenas. (MMA & TSC BRASIL, 2006)

<sup>7</sup> Agência Nacional de Transportes Aquaviários

estado de São Paulo temos que o porto público em questão também tem pouca participação no que diz respeito à movimentação de granéis sólidos (gráfico 1). Destaca-se o fato de que os portos fluviais de Panorama e Presidente Epitácio são especializados em granel agrícola (soja) e o porto de Santos conta com grandes terminais privados que movimentam granéis sólidos (o que é importante de se salientar tendo em vista que os terminais privados<sup>8</sup> são os maiores responsáveis pela movimentação nos portos do Brasil).



**Gráfico 1:** Movimentação de cargas nos principais portos paulistas, por natureza, em 2007. Fonte: ANTAQ (2007). Organização: Heloisa dos S. Reis (2008).

Quanto à movimentação de carga geral, o quadro acima exposto ainda se mantém, sendo que a movimentação dos portos de Presidente Epitácio e São Sebastião chegam a ser equivalentes, mas não são suficientes para alcançar 1% das cargas que circulam no estado de São Paulo, sendo Santos o grande responsável pela “façanha”. A situação apenas se inverte quando nos referimos aos granéis líquidos, uma vez que o “espaço portuário” de São Sebastião abriga o maior terminal petrolífero do país e da América Latina – o Tebar.

Durante o período de análise - 1998 a 2008 - a pauta de produtos movimentados pelo porto público de São Sebastião contou com a presença de 23 tipos de artigos diferentes. Contudo, apenas 9 estavam presentes com maior expressividade (tabela 1). De maneira geral, segundo afirma o governo do estado de São Paulo<sup>9</sup>, o porto público atraiu novos clientes devido às suas baixas tarifas e atualmente serve de rota de importação para produtos como barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, bobinas de fio de aço e cargas gerais. Já os principais produtos exportados são veículos, peças, máquinas e equipamentos, virtualhas, produtos siderúrgicos e cargas gerais.

<sup>8</sup> Os terminais de uso privativo existentes no Brasil são responsáveis por cerca de dois terços da movimentação de carga no país. Respondem por 68,66% da movimentação de granéis sólidos, enquanto que os portos organizados movimentam 31,34%. Em relação a granéis líquidos e carga geral, a participação dos terminais sobe para 76,70%, deixando 23,30% para os portos organizados (ANTAQ, 2007).

<sup>9</sup> No espaço dedicado ao porto de São Sebastião no site da Secretaria do Estado de Transportes (<http://www.transporte.sp.gov.br>).



**Tabela 1: Principais produtos movimentados no cais público do "espaço portuário" de São Sebastião entre 1998 e 2008 (em toneladas)**

Produtos	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Veículos	430	953	143	1.294	0	0	12.447	33.282	18.649	17.662	8.862
Barrilha a granel	227.716	228.427	222.711	216.620	186.600	245.715	151.196	206.859	215.505	246.174	285.318
Sulfato de sódio a granel	38.010	78.147	82.812	36.375	53.568	58.998	86.503	91.848	134.819	116.639	146.313
Malte a granel	0	45.942	83.975	76.357	64.313	39.277	19.372	20.861	25.539	17.460	11.755
Cevada a granel	0	13.214	43.564	71.830	24.541	64.492	59.631	63.463	75.013	81.848	80.715
Bags químicos	0	0	0	0	0	19.118	19.999	13.559	10.261	0	1.158
Ração animal em sacas	0	0	0	0	13.232	0	447	165	110	1.107	1.656
Equipamentos	6.674	10.312	3.333	978	4.461	2.738	1.220	3.304	0	207	2.287
Animais vivos	0	0	0	0	212	0	1.391	354	228	2.468	3.779

Fonte: Cia. Docas de São Sebastião (2008) e DERSA S.A. (2007)

A barrilha e o sulfato de sódio (figuras 1 e 2 e gráfico 2)<sup>10</sup> 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 a Gessy Lever (de Belo Horizonte) e a Procter & Gamble (de São Bernardo do Campo).

No mesmo período os principais produtos que deixaram de utilizar o cais comercial do porto público ou reduziram substancialmente o seu volume foram: os produtos siderúrgicos representados por atados de vergalhões de aço (Belgo Mineira – Piracicaba) e tubos de aço (Confab – Guaratinguetá), as cargas de projeto (maquinário) com redução de volume e evasão para o porto de Paranaguá, o trigo (que desde 2000 não figura dentre as cargas movimentadas pelo porto) e os containeres, e alguns produtos químicos (feldspatos, silicatos de argônio, nephile) que há mais de cinco anos deixaram de circular por São Sebastião. Os motivos talvez residam na falta de estrutura oferecida pelo porto, já que o mesmo não pode garantir a regularidade na atracação de navios (pois possui apenas um único cais), ou talvez reafirme que o porto público é utilizado como escoadouro subsidiar, em momentos específicos.

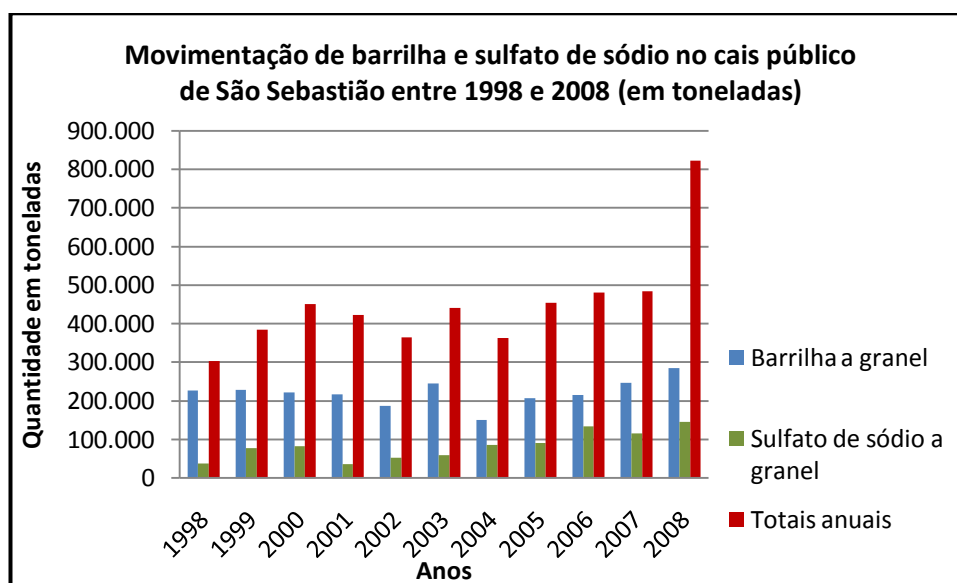
O caso dos containeres exemplifica as dificuldades enfrentadas pelo porto público no que se refere à inserção em um ambiente competitivo. Esta inovação tecnológica desempenhou um importante papel na cadeia logística de circulação de mercadorias – a revolução dos containeres. Desta forma, é imperativo aos portos que desejem ver a sua capacidade de movimentação de cargas ampliada, a adequação a este tipo de estrutura. A ausência da circulação deste produto na pauta do porto desde

<sup>10</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. 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).

1999 revela em um primeiro momento que o mesmo não foi capaz de manter-se atrativo às cargas containerizadas, o que nos remete a causa mais provável a deficiência em sua infra-estrutura, assunto que será tratado melhor adiante.



**Figuras 1 e 2:** Detalhes do transporte do sulfato de sódio entre o cais (à esquerda) e já nas vias de circulação fora do porto (à direita) com a Serra do mar ao fundo. Autor: Heloisa dos S. Reis (Novembro, 2007).



**Gráfico 2:** Movimentação de barrilha e sulfato de sódio no cais público do “espaço portuário” de São Sebastião entre 1998 e 2008. Fonte: Dersa (2007) e Cia. Docas de São Sebastião (2008). Organização: Heloisa dos S. Reis (2008).

A exportação de veículos tem importante lugar entre as mercadorias que conseguiram manter uma certa regularidade na movimentação do porto público, fazendo com que o mesmo comece a participar de algumas rotas regulares de navios Ro-Ro, com excessão do ano de 2003, no qual nenhum veículo foi exportado. As principais montadoras que exportam parte de sua produção via São Sebastião são FIAT (fábrica de Betim – MG) e WOLKSWAGEN (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<sup>11</sup>, Dario Rais Lopes, essa parcela de veículos para exportação que têm sido embarcadas pelo porto, era anteriormente destinada aos

<sup>11</sup> Em entrevista concedida a revista Portogente de 30 de agosto de 2005.

portos de Santos e Rio de Janeiro, assim o porto é utilizado como uma alternativa a congestionamentos que possam ocorrer nestes grandes portos, o que também é reforçado pelas baixas tarifas que São Sebastião oferece, quando comparado aos mesmos.

Dentre os produtos que ganharam lugar na movimentação do cais comercial do porto destacamos também o malte, a cevada<sup>12</sup> 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 para o armazenamento dos produtos ao lado da entrada principal do porto, o que nos permite concluir que há uma intenção por parte da mesma em manter uma continuidade na importação do produto via São Sebastião em longo prazo.

No sentido das exportações, as máquinas e equipamentos e os animais vivos representam um papel 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 observamos a relação entre Brasil – Estados Unidos, sendo que no Brasil as empresas envolvidas (na exportação/importação) 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). Os animais vivos 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. 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.

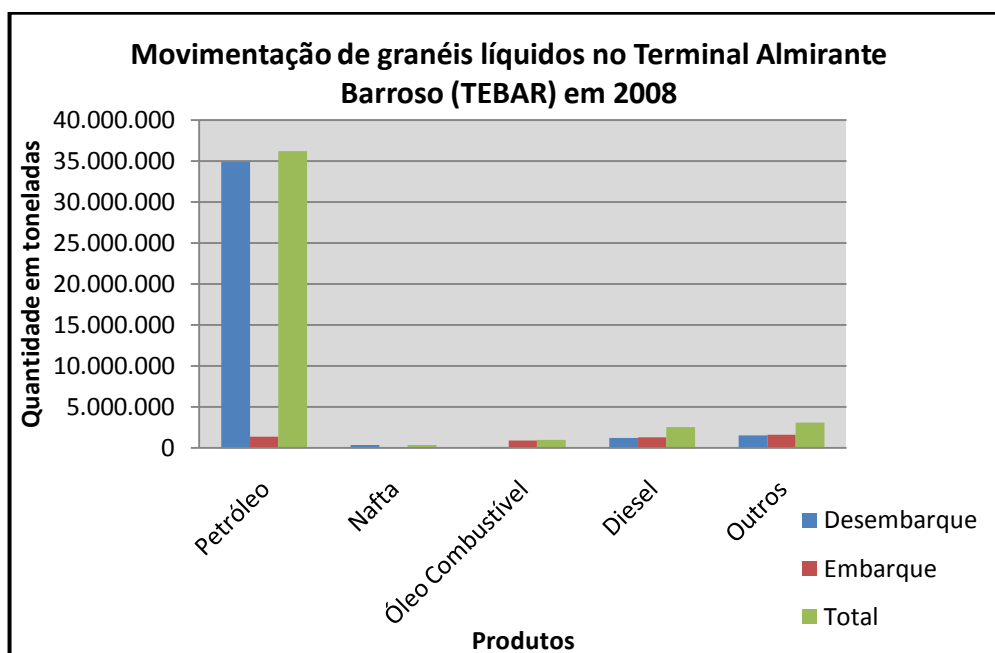
No cais privativo, como já abordado, movimentam-se os maiores volumes de cargas (granéis líquidos) do “espaço portuário” de São Sebastião (gráfico 3). Em 2008, segundo dados da Cia. Docas de São Sebastião, o Terminal Marítimo Almirante Barroso da Petrobrás movimentou 48.936.958 toneladas de óleos e derivados. Destacam-se nas operações com navios de longo curso produtos como diesel, gasolina, óleo combustível e petróleo. Já nas operações de cabotagem, os principais granéis líquidos movimentados foram água, diesel, gasóleo, gasolina, nafta, óleo combustível, petróleo e QAV. Observamos que a cabotagem é responsável pela maior parte do volume transportado, contribuindo com 33.106.434 toneladas, enquanto que as operações de longo curso, cuja origem é principalmente o Oriente Médio, respondem apenas por 9.415.271 toneladas do volume total movimentado.

De acordo com a ANTAQ, os portos brasileiros movimentaram em 2007, um total de 177.342.609 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: mais de 46,8 milhões de toneladas ou 26,89% do total. O porto baiano de Aratu foi responsável por 26,7

---

<sup>12</sup> O malte é usado na fabricação de bebidas como a cerveja e o uísque, ou costumeiramente bebido misturado ao leite. Já a cevada é utilizada na fabricação da cerveja, e os grãos torrados e moídos são usados na fabricação de Café natural sem cafeína. (<http://pt.wikipedia.org/wiki/>, consultado em dezembro, 2007).

milhões de toneladas (15,09%) e em terceiro, o porto de Angra dos Reis, com 19,5 milhões de toneladas (11%). O porto de Santos ficou em quarto lugar com 15,1 milhões de toneladas (8,54% do total).



**Gráfico 3:** Movimentação de granéis líquido no TEBAR, em 2008. Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2008). Organização: Heloisa dos S. Reis (2008).

A distribuição dos granéis líquidos a partir do Tebar segue os caminhos dos oleodutos que interligam o terminal às refinarias de Cubatão (baixada santista) e ao planalto (Paulínia e São José dos Campos). Assim, os dados expostos são suficientes para demonstrar a importância do terminal para a movimentação destes produtos tanto numa escala estadual quanto nacional, e o próprio aspecto do espaço urbano (figuras 3 e 4) do município de São Sebastião deixa bastante clara a importância da atividade portuária engendrada pela Petrobras no âmbito local, já que as infra-estruturas de suporte ao transporte e armazenamento dos granéis líquidos se interpõem às estruturas urbanas do centro histórico.



*Figura 3 e 4:* À esquerda, temos um petroleiro atracado no píer sul do Tebar em São Sebastião (autor: Heloisa dos S. Reis, 2007). À direita: aspectos do sítio urbano de São Sebastião, com destaque para a infra-estrutura de apoio ao funcionamento do Tebar (tanques de armazenamento). Fonte: <http://www.transportes.gov.br> (consultado em Nov. 2007).

## **Considerações Finais**

A exposição de alguns elementos a respeito da movimentação de cargas no “espaço portuário” de São Sebastião teve por objetivo demonstrar a relevância econômica do objeto de estudo, uma vez que no modo de produção capitalista este é o primeiro aspecto a ser considerado no sentido de se obter “pistas” a respeito de como tais objetos se relacionam e interferem no espaço em que se inserem. Os dados também nos revelam que o lugar do “espaço portuário” de São Sebastião na geografia portuária do estado de São Paulo exhibe dois quadros, os quais apesar de antagônicos estão intrinsecamente relacionados. Por um lado, temos a pujança do cais privado, o qual a partir da movimentação de um produto específico (granel líquido) e estratégico (em se tratando da matriz energética predominante no mundo atual) consegue não apenas manter uma posição de destaque dentre os terminais portuários do estado e do país, mas principalmente consegue trilhar seu próprio desenvolvimento. Do outro lado, no cais público, a situação se inverte devido às limitações impostas pela falta de infraestrutura e especialmente, da falta de um planejamento concreto que abarque este objeto de maneira efetiva.

A atividade portuária em São Sebastião tem um peso majoritário na economia do município, gerando cerca de 2.218 empregos diretos e sendo a responsável (especialmente devido a movimentação no Tebar) pela maior parte dos impostos arrecadados (DERSA, 2007). Muitos defendem a interação entre a atividade portuária e o turismo como uma alternativa para o porto público, o que seria possível a partir da construção de um novo berço de atracação, em águas mais profundas, com capacidade para receber os grandes transatlânticos, os quais na temporada de verão já são freqüentadores do canal. Assim, estes navios apenas fundeiam no canal e eventualmente alguns de seus passageiros descem em terra, por meio de escaleres, para visitar a Ilhabela.

Nos últimos anos, alguns projetos de desenvolvimento para ampliar a participação do cais comercial na circulação de mercadorias no estado vêm sendo elaborados, sem, contudo terem dado algum sinal de realização efetiva. O principal deles consiste na ampliação do porto com a construção de mais dois berços de atracação em “L” ou quatro berços em “T”, possibilitando o porto receber de três a cinco navios simultaneamente e aumentando a profundidade para atracação para 16 metros. Juntamente a essa etapa prevê-se a oferta de áreas para arrendamento na superestrutura existente (301.390m<sup>2</sup>).

Assim, podemos concluir que o porto de São Sebastião vem sendo pensado pelo Estado (governo estadual) como o elo de uma cadeia de circulação bastante específica e que visa dinamizar a porção do “Cone Leste Paulista”, especialmente representado pelo Vale do Paraíba, escoando os produtos manufaturados que nesta região são produzidos e recebendo as matérias-primas necessárias ao processo industrial.

O Governo do Estado de São Paulo também divulga há muito tempo o projeto de juntamente com a ampliação do porto, estruturar uma cadeia logística através de um corredor de exportação cujo eixo seria a cidade de Campinas, o Vale do Paraíba e o Litoral norte, apostando especialmente nas baixas tarifas do porto público e a sua proximidade destes parques industriais especializados em produtos com alto valor agregado, como veículos e eletroeletrônicos. Para isso cogitam a ampliação não só do porto, mas também da infra-estrutura de acesso (rodovia dos Tamoios, Dom Pedro I, Ayrton Senna/Carvalho Pinto) através de concessões e sua integração à malha ferroviária (operada pela MRS) e aos aeroportos de Viracopos e de São José dos

Campos – CTA (ambos operados pela Infraero). Contudo, não se refere em nenhum momento a uma das principais reivindicações daqueles que buscam uma alternativa de desenvolvimento para o porto, a saber, a alça de acesso rodoviário entre Caraguatatuba e São Sebastião, a partir da rodovia dos Tamoios, lembrando que as vias de acesso locais não apresentam condições de abranger o trânsito de veículos caso ele seja aumentado em grandes proporções.

Nesse sentido é muito difícil acreditar que um porto com um único berço de atracação seja capaz de projetar a níveis mais amplos o seu futuro, principalmente quando a isso se soma uma rede de infra-estruturas de acesso também precária. Da década de 30 (época da construção do porto) até hoje, a paisagem do “espaço portuário” pouco mudou, com exceção as áreas ocupadas pela Petrobrás, que por sua vez desencadeou grandes transformações no espaço urbano de São Sebastião. Assim, em se tratando do porto público de São Sebastião foram (e são) muitos os fatores que contribuem para que este continue a ser um espaço marginal, no que diz respeito à atividade portuária, ofuscado especialmente pelo “gigantismo” do porto de Santos, uma vez que mesmo tendo nascido com a desculpa de “desafogar” o vizinho, poucas políticas públicas efetivamente tentaram colocar esse “projeto” em prática.

No tocante ao porto público de São Sebastião, percebemos que a sua situação atual está mais diretamente relacionada à omissão do Estado do que a ações que este tenha exercido de fato. No que concerne às infra-estruturas, por exemplo, a fluidez tão imperativa à circulação eficaz de bens e mercadorias (e conseqüentemente do capital) fica em muito prejudicada tanto no que se refere ao acesso ao porto quanto às instalações portuárias em si. Apesar de não se poder afirmar incisivamente, pode-se concluir que a falta de continuidade na movimentação de alguns produtos se deva exatamente a esse quadro de incerteza (medo de congestionamento por parte dos armadores), já que atrasos em qualquer uma das etapas da realização do capital (produção, circulação e consumo) contribuem para diminuir a sua taxa de lucro. Como afirma SANTOS (2002) “hoje não basta produzir. É indispensável por a produção em movimento, pois agora é a circulação que preside à produção”.

Assim, a primeira afirmação que se pode fazer é a de que embora o “espaço portuário” de São Sebastião seja dotado de características naturais superiores a de muitas outras localidades portuárias, sendo considerada a terceira melhor do mundo, o seu “nó” de estrangulamento reside, fortemente, na deficiência de suas infra-estruturas. Ressaltamos, porém, que tal problema parece não interferir no desempenho e continuidade das operações realizadas no cais privativo. O fato de ser o transporte do petróleo dotado de muitas especificidades, uma vez que é realizado através de dutos, talvez possa explicar o pouco desenvolvimento das vias terrestres na cadeia logística da região, apesar da existência de um grande empreendimento portuário na área. Por outro lado, no que tange ao armazenamento percebemos, por todos os lados, os enormes tanques que atuam como o ponto intermediário entre o destino e a origem dos óleos e derivados.

Observamos também que o lugar do “espaço portuário” de São Sebastião é dotado de muitas especificidades, tanto no que se refere à sua relevância quanto no que diz respeito às cargas movimentadas, uma vez que a continuidade das operações no cais comercial é dada pela movimentação de duas cargas principais, a saber, a barrilha e o sulfato de sódio e no cais privativo de petróleo e derivados. Contudo, a exportação de veículos e de malte e cevada, mostram-se como uma das potencialidades no caso de serem feitos os devidos investimentos em infra-estrutura, bem como a convivência com o turismo dos grandes cruzeiros, pois a conservação da paisagem “natural” também é uma das características do espaço onde se insere o sítio portuário.



De fato, o projeto de desenvolvimento mais pertinente para o porto público do “espaço portuário” de São Sebastião, no caso de concretização dos projetos citados, seria a sua inserção na cadeia de produção do Vale do Paraíba, como um elemento dinamizador das importações e exportações que a esta região se direcionam. O exemplo proporcionado pelo estudo de caso em questão traz a tona o fato de que há muito os aspectos naturais deixaram de ser um atributo decisivo na inserção de um porto na cadeia de circulação. Se num primeiro momento tais atributos são decisivos na escolha do sítio, atualmente, no período técnico-científico-informacional, os fatores que competem para uma inserção competitiva se inserem em um nível mais amplo.

### **Referências Bibliográficas**

CUNHA, Ícaro. 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 Histórico de São Sebastião). **São Sebastião – ocupação e trajetória histórica**. Disponível em <<http://www.saosebastiao.sp.gov.br>>.

FRANÇA, Ary. **A Ilha de São Sebastião**. Tese (concurso) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP. São Paulo, 1951.

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.

MMA & TSC Brasil. **Qualidade ambiental e atividade portuária no Brasil – material de treinamento**. Rio Grande: Manual do participante, 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.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. Coleção Milton Santos. São Paulo: Edusp, 2002.

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.

### **Outros:**

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. <<http://www.antaq.gov.br>>.

CIA. DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO. <<http://www.portodesaosebastiao.com.br>>.

DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A.

EMPLASA – Empresa de Planejamento do estado de São Paulo - <<http://www.emplasa.sp.gov.br>>.