

A RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM SÃO SEBASTIÃO NO CONTEXTO DA SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICO-ESPACIAL

Heloisa dos Santos Reis¹

Resumo

O município de São Sebastião, localizado no litoral norte do estado de São Paulo (Brasil), abrange em seu espaço portuário os sítios do porto público e do Terminal Marítimo Almirante Barroso da Petrobras (TEBAR). Sua história sempre esteve relacionada com o desenvolvimento da atividade portuária na região: inicialmente pelo surgimento de seu porto histórico, seguindo-se pela construção do porto organizado e a instalação do terminal marítimo; de maneira que, em seu espaço urbano atual, é nítida a presença dos objetos técnicos que servem esta demanda. Este estudo visa expor e analisar alguns elementos a respeito da relação porto- cidade no município em questão. Baseando-se na revisão bibliográfica acerca da temática e nos trabalhos de campo desenvolvidos, buscamos entender como a evolução e o desenvolvimento histórico do espaço portuário contribuiu para a organização e transformação do espaço urbano de São Sebastião, expondo os conflitos engendrados neste processo, quais sejam: disputa por espaço, impactos ambientais e competição com a atividade turística. Assim, partindo do espaço como pressuposto metodológico, o estudo em tela pretende contribuir para o debate acerca da relação porto-cidade sob uma perspectiva geográfica, de maneira a melhor compreender as transformações e desafios que se colocam contemporaneamente para estas cidades.

Palavras-chave: Espaço Portuário; Geografia Portuária; Relação Porto-Cidade; São Sebastião/SP.

¹ 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).E-mail: helosreis@gmail.com

Introdução

As redes de transportes marítimos constituem sistemas técnicos que materializam-se no espaço com o objetivo de transportar geograficamente os atributos das cargas, mercadorias, do local de origem a um destino, conferindo aos mesmos um valor adicional durante o processo. Na medida em que estas redes atuam como facilitadoras dos movimentos de troca e interligação entre diferentes frações do espaço (no caso, marítimo e terrestre), podemos afirmar que também desempenham um papel importante na estruturação e organização dos espaços e territórios.

Neste sentido, os portos como objetos técnicos que possibilitam a realização dos fluxos de mercadorias entre a terra e o mar, ou seja, em uma porção específica do espaço geográfico, constituem-se em importantes elementos dessa rede de transportes, que atualmente representa o modal mais eficiente e econômico para grandes distâncias. Por conseguinte, são elementos dinamizadores de consideráveis transformações espaciais, visto que, como acima salientado, demandam uma série de intervenções em seus respectivos “espaços portuários”, os quais de maneira geral estão inseridos em um espaço mais amplo, no qual convivem com outros tipos de usos e atividades econômicas.

É na dinâmica acima exposta que podemos inserir o estudo de caso trazido ao debate no presente trabalho, que em linhas gerais buscou caracterizar e analisar a relação porto-cidade em São Sebastião, município localizado no litoral norte do estado de São Paulo (Brasil); o que pretendemos fazer com base em uma breve revisão bibliográfica acerca da temática aliada ao conhecimento da realidade da área de estudo, a qual para fins metodológicos denominamos: “espaço portuário²”.

No contexto brasileiro, os portos ao longo da história foram importantes indutores do crescimento urbano em seu entorno imediato, e, nesse sentido os estudos que busquem entender o modo como esse processo aqui se desenvolveu, bem como as suas implicações atuais, mostram-se de grande relevância, especialmente, quando feitos pelo viés da Geografia, cujo interesse pela temática portuária apenas é retomado em

² Tal expressão tem o intuito de delimitar a área de influência da atividade portuária no município, com seus respectivos fixos e fluxos, bem como expor as contradições existentes entre a realidade do porto público e do terminal privativo, que apesar de imbricadas, possuem dinâmicas distintas, mas que juntas são responsáveis pelo modo como a atividade portuária lá se organiza.

tempos recentes³. Ademais, o presente estudo de caso mostra-se como uma fonte valiosa de reflexão, já que importantes transformações anunciam-se para a região, com a descoberta de reservas petrolíferas em suas proximidades (Bacia de Santos), bem como do projeto de expansão do porto público o que, em contrapartida, destoa da carência de estudo que envolvam a atividade portuária na região.

A relação porto-cidade: aportes teórico-metodológicos

O estudo da relação porto-cidade tem feito parte da pauta de discussão dos trabalhos geográficos, de maneira mais incisiva, desde a década de 1960. De maneira geral, a relação porto- cidade abrange questões concernentes ao espaço de interface entre essas duas “entidades” (figura 1), ou seja, entre o porto e o seu entorno urbano. Tratar desse processo como ele se apresenta atualmente torna necessário abordá-lo sob diferentes ângulos, e a pesar de a maioria dos estudos focarem-se na análise de casos específicos e, por conseguinte, obterem explicações também muito específicas a tais realidades, resta claro que “até bem antes da Segunda Guerra Mundial os portos criavam cidades, e grandes portos criavam grandes cidades. Desde então, contudo, essa relação tornou-se mais complexa” (NORCLIFFE ET AL,1996 *apud* DAAMEN, 2007; p. 6), de forma que questões como competição regional e a globalização tornam-se centrais para a sua compreensão dessa relação na atualidade.

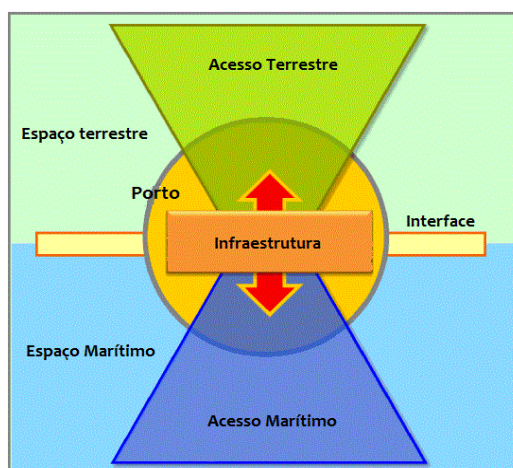


Figura 1: Esquema representativo da interface porto- cidade e seus principais aspectos delimitadores.

Fonte: Rodrigue & Slack, disponível em <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portsiteconstraints.html> (acesso em dez/2010).

³ Brasil os estudos que visavam o entendimento dos portos sob uma perspectiva geográfica foram comuns na década de 1960 e 1970, tendo, contudo, perdido espaço após esse período. Tal quadro vem se modificando especialmente a partir da década de 1990 em decorrência, principalmente da centralidade dos portos para as exportações nacionais e do esforço para uma inserção do país no mercado mundial (modernização da infra-estrutura).

Para DUCRUET (2005), a principal questão que se coloca, é a do paradoxo que se instaura, especialmente nas últimas décadas, entre a dinâmica interna da cidade e a mobilidade dos fluxos demandados pelos portos. Nesta perspectiva, ao mesmo tempo em que a cidade transforma-se em uma barreira para o desenvolvimento e expansão física do porto e demais equipamentos portuários, o porto, ainda figura como um atrativo econômico para a dinamização da economia e da centralidade da cidade, o que em verdade nos revela a “ambiguidade essencial entre os tempos longos dos sistemas urbanos e os tempos curtos dos fluxos” (p. 2). Disso resultando, muitas vezes uma relação difícil e conflituosa entre o porto e a cidade, corroborando para uma cisão e distanciamento entre eles, no qual “a cidade ignora o porto e este, por sua vez, cresce como um organismo alheio à *urbe*⁴⁴”(LLOVERA, 1999; p. 209).

Muitos autores consideram o “recuo do front marítimo” como a expressão máxima do distanciamento entre porto-cidade, consistindo este em um abandono pelos portos das áreas centrais das cidades em busca de novas localizações em suas proximidades, culminando no “enfraquecimento na relação do porto com a cidade que o abriga, bem como em uma perda da identidade no uso da terra no front marítimo” (DAAMEN; 2007; p. 6). No entanto, apesar de este ser um processo bastante recorrente na atualidade, não podemos afirmar que ele seja absoluto, ou mesmo uma tendência. As particularidades históricas, o nível de inserção de um determinado espaço portuário no contexto mundial, e especialmente o modelo de gestão portuária ao qual ele está submetido são aspectos que também tem influência na maneira como cidade e porto se relacionam, e talvez, nesse sentido, os portos de terceira geração sejam os que estejam na contra mão desse processo, observando-se neles um fortalecimento dos vínculos.

No que diz respeito à evolução da relação de um porto com a cidade que o abriga, existem alguns modelos teóricos que revelam as fases de integração e de segregação no tempo e no espaço. BIRD (1963) apud RODRIGUE & SLACK (2006) formulou um modelo denominado *Anyport*, baseando-se nas mudanças e no desenvolvimento das infraestruturas portuárias e suas repercussões no espaço, especialmente com base na análise da realidade dos portos britânicos. O modelo propõe três estágios (figura 2), no qual a partir de um sítio portuário inicial com um pequeno cais lateral adjacente ao centro da cidade, todo espaço passa a sofrer mudanças em sua

⁴ Grifo no original

organização em decorrência da evolução das tecnologias marítimas e inovações no manuseio das cargas.

De maneira sucinta, a primeira fase (assentamento) consiste em uma forte dependência do porto para com as condições geográficas do sítio onde está inserido. A forma de um porto original, muitas vezes pensado para desenvolver atividades de comércio ou de construção de barcos, no qual se estabelecem pequenos coradouros intimamente ligados com uma hinterlândia próxima sofre mudanças a partir da Revolução Industrial. Esta, ao impulsionar mudanças na atividade portuária, força o porto a se estruturar para receber uma movimentação crescente e a navios cada vez maiores, como exemplo, com a construção de diques. Visualiza-se também a necessidade de interligação com outros meios de transporte como as ferrovias, em decorrência do aumento no volume das movimentações no tráfego marítimo, o que por sua vez proporcionará também a expansão da hinterlândia portuária. Esta fase é denominada pelo autor como fase de expansão.

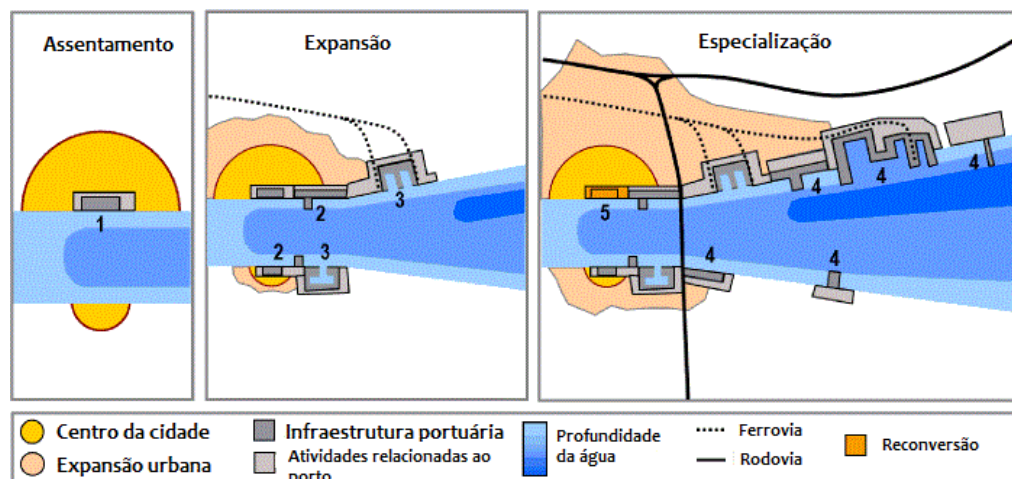


Figura 2: Tipologia Anyport. Evolução das infraestruturas de um porto típico.

Fonte ROGRIGUE & SLACK, disponível em

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html> (acesso em dez/2010).

Por fim, temos a fase de especialização na qual o espaço portuário (tanto em suas instalações de transbordo quanto de armazenamento da carga) é chamado, mais uma vez, a se adaptar, em função das mudanças no transporte marítimo mundial. Nesse sentido, o porto direciona a especialização de seus píeres a cargas específicas, tais como graneis líquidos, contêineres, minérios e outros. Em muitos casos há o abandono do sítio original (waterfront) devido a migração da atividade portuária para áreas adjacentes, oferecendo novas possibilidades de uso para estas áreas

(reconversão).

De acordo com RODRIGUE & SLACK (2006), o modelo anteriormente descrito não foi feito com o objetivo de tornar-se um padrão ao qual todos os demais portos deveriam ser enquadrados, mas sim uma ferramenta para auxiliar na comparação do desenvolvimento dos portos atuais. Ademais, suas principais contribuições seriam a de possibilitar uma útil descrição do desenvolvimento espacial dos portos, e também a possibilidade de analisar a mudança nas relações dos portos com as cidades que os abrigam. Essa última possibilidade foi melhor desenvolvida por HOYLE (1997-1998) em seu modelo que ilustra a evolução das cidades portuárias e conseqüentemente na relação entre estas e seus portos (figura 3). Tal modelo parte de uma situação que perdura até o início do século XIX, na qual porto e cidade em seus sítios primitivos coexistem em uma interdependência funcional e espacial. Na etapa seguinte (século XIX e início do século XX) o surgimento de novos elementos como o desenvolvimento industrial e de novas tecnologias desencadeiam a necessidade de expansão do espaço portuário para além dos limites urbanos originais. Na metade do século XX intensifica-se o movimento, o que vem ser corroborado ainda mais pelo surgimento dos contêineres e dos navios *Ro-ro*⁵, tornando mais forte a tendência de separação do porto e da cidade, de maneira que na etapa seguinte (1960-1980), com o “recoo do *front* marítimo”, aquela torna-se espacialmente visível. Por fim, nas duas últimas etapas aos portos e as cidades portuárias é colocada questão de como lidar com os espaços “deixados” pra trás e assim tornam-se centrais as discussões acerca da remodelação do front marítimo, e, por conseguinte, da própria relação porto-cidade.

⁵ Os navios Ro-Ro (roll on, roll off), de maneira geral, são aqueles construídos especialmente para o transporte de veículos de todos os tipos.


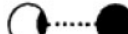



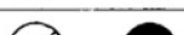
Etapa	Símbolo ○ Cidade ● Porto	Período	Características
I Porto-cidade primitivos		Antiguidade/Período Medieval até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre a cidade e o porto
II Porto-cidade em expansão		Século XIX e início do século XX	O rápido crescimento industrial/comercial forçam o porto a desenvolver-se para além da área urbana, a partir de cais linear e indústria de cargas fracionadas.
III Porto-cidade na era industrial moderna		Metade do século XX	Crescimento industrial (especialmente de refinarias) e a introdução dos contêineres/ navios ro-ro, demandam novas áreas ao porto.
IV Recuo do front marítimo		1960 - 1980	As mudanças nas tecnologias marítimas induzem ao crescimento em apartado das áreas de desenvolvimento industrial marítimo.
V Remodelação do front marítimo		1970 - 1990	Os portos modernos passam a consumir grandes áreas (em terra e no mar); renovação urbana dos sítios portuários iniciais.
VI Renovação da relação porto-cidade		1980 - 2000	A Globalização e o intermodalismo transformam os papéis dos portos; renovação nas associações porto-cidade; remodelagem urbana melhora a integração porto-cidade.

Figura 3: Diferentes estágios na evolução da relação porto-cidade (HOYLE, 1989) com adaptações de HENRY (2006).

Fonte Henry (2006; p. 17).

DUCRUET (2005) também dedica suas atenções para o estudo da relação porto-cidade. Com base em VIGARIÉ (1979) enfatiza que os modelos tradicionais abordam a relação porto-cidade a partir de uma visão linear, na qual porto e cidade se complementam de forma recíproca, atuando o porto como um fator de atração e de influência da cidade dentro do sistema urbano. Nesse sentido, a centralidade urbana deveria seu desenvolvimento a uma economia de aglomeração suscitada pelo porto em seu sítio assentado.

Assim, a trajetória da relação porto-cidade, para o autor, iria de um momento de *fixação*, no qual os elementos formariam uma unidade espacial centrada na atividade marítima, a um momento de *saturação*, quando a função portuária se tornaria relativamente mais importante (valor agregado e emprego), ao passo que as funções urbanas ganhariam maior autonomia e assumiriam o cerne da dinâmica urbana (DUCRUET, 2005; p. 3). Uma nova fase se iniciaria quando, funções alheias ao mundo portuário passam a dominar a cidade, ao ponto de fazê-la perder essa “identidade funcional”, seguindo-se de uma inadequação dos espaços portuários para acompanhar as demandas da evolução dos transportes marítimos. O quadro anterior torna-se mais complexo. A extrema especialização do porto de um lado (concentrador de fluxos) e

da cidade (com funções distintas da atividade portuária) do outro, culminaria, portanto, na dissociação econômica e espacial dos mesmos.

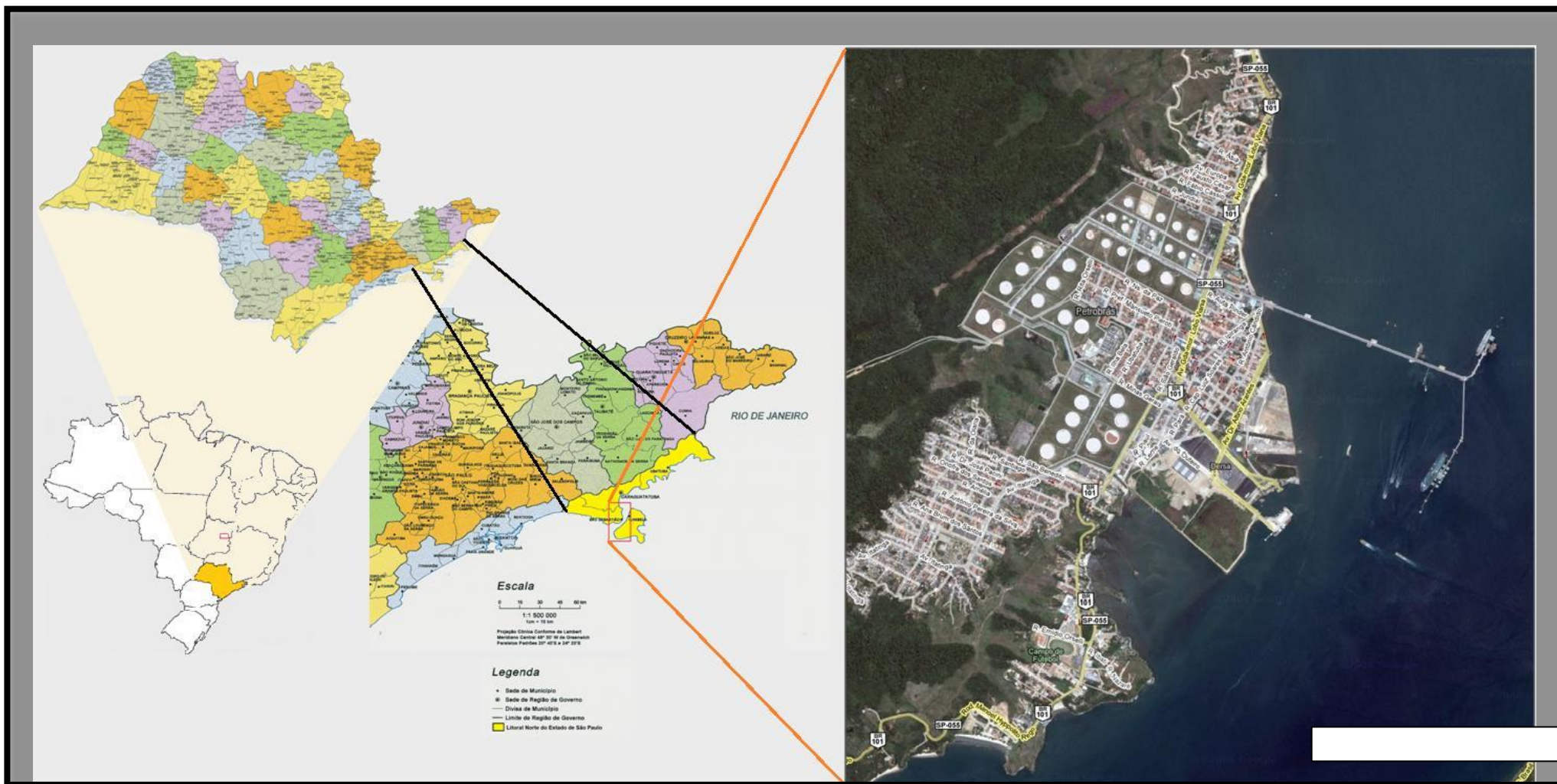
A cidade de São Sebastião e o seu espaço portuário

A cidade de São Sebastião localiza-se na porção norte do litoral do estado de São Paulo (mapa 1) em meio a um quadro no qual destacam-se ao mesmo tempo, a presença marcante da Serra do Mar (mata atlântica), bem como a sua fachada marítima, a partir da qual no Canal de São Sebastião, uma das melhores regiões portuárias do mundo, avista-se o município de Ilhabela (Ilha de São Sebastião), responsável pelo abrigo de suas águas.

Distando cerca de 213km da cidade de São Paulo, 260km do Rio de Janeiro e 100km de Santos, o município insere-se na microrregião do litoral norte paulista, uma região periférica em relação ao contexto no qual está inserida, 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” (SILVA, 1975; p. 9).

A relação porto-cidade em São Sebastião no contexto da sua evolução histórico-espacial

Heloisa dos Santos Reis



Escala aproximada: 1:500000

Mapa 1: 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).

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 (REIS, 2009; p. 5).

O município possui, segundo a contagem de população do IBGE para 2007, cerca de 67.348 habitantes fixos⁶ e com um PIB municipal de 54.491 mil reais (IBGE, 2006), o qual mostra-se como o maior da região do litoral norte⁷, na qual a principal fonte de renda provém do 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.

O espaço portuário de São Sebastião é aqui considerado com a área que abrange os sítios do Porto Público de São Sebastião e do Terminal Privativo da Petrobras “Almirante Barroso” (TEBAR), bem como o Canal de São Sebastião, o qual se constitui em um porto natural, devido à proteção oferecida pela Ilha de São Sebastião, e estende-se paralelamente entre esta e o continente, acompanhando a direção estrutural brasileira NE-SW por cerca de 20 km.

É importante deixar claro que o porto público e o terminal privativo inserem-se de maneira distinta no quadro da movimentação de cargas portuárias no Brasil. O primeiro, cuja origem na história foi responsável por originar a própria cidade, hoje participa de maneira periférica na geografia dos portos brasileiros, movimentando em 2008 apenas 0,12% (549.103t) dos granéis sólidos e 0,37% (416.970t) do total da carga geral do país⁸. Já o segundo, possui posição de destaque e estratégica no quadro nacional e latino- americano da movimentação de granéis líquidos (óleos e derivados).

Ademais, destacam-se para este espaço portuário os projetos (alguns não tão recentes) de expansão de sua dinamicidade econômica, revelados de um lado, pela tentativa do porto público de tornar-se um veículo de desenvolvimento para a região o Vale

⁶ Sua população chega a ser multiplicada em quatro vezes urante a alta temporada de turismo.

⁷ Em comparação aos municípios vizinhos (Caraguatatuba e Ilhabela), este PIB chega a ser mais de cinco vezes maior, o que nos permite visualizar a importância da atividade portuária para a economia local.

⁸ Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). É interessante destacar para efeitos de comparação que a movimentação do porto de Santos foi de: 35.419.219t de granéis sólidos (7,7%) e 33.517.821t de carga geral (29,79%).

do Paraíba e, do outro, pelo TEBAR, no sentido de conquistar uma posição-chave no programa de exploração petrolífera da região do pré-sal (Bacia de Santos).

A relação porto-cidade em São Sebastião no contexto da sua evolução histórico-espacial

O início da ocupação de São Sebastião remonta aos séculos XVI e XVII e a sua história, segundo CUNHA (2003) é “a história de seu porto”, tendo em vista que “a utilização do porto pela empresa colonial trouxe o desenvolvimento da vila e depois da cidade” (p. 85). Nesse sentido, impossível seria expor em tão poucas páginas um relato detalhado da história de formação da cidade e de seu espaço portuário. No entanto, na medida em que nos propusemos engendrar uma análise da relação porto-cidade no município a partir do seu desenvolvimento histórico e espacial, proporemos a definição de três períodos, nos quais visualizamos importantes momentos da relação porto-cidade.

Em um primeiro momento, que perdura dos séculos XVII a XVIII, tem-se o surgimento das primeiras embarcações no porto natural, a partir do qual veiculavam-se mercadorias como açúcar, pipas de aguardente, fumo da terra, farinha de mandioca e ouro. A navegação local dependia apenas das condições naturais oferecidas pelo canal, não demandando, portanto, maiores transformações no espaço. A vila, por sua vez, nascia acompanhando a dinamicidade do porto, de modo que “prédios históricos do século XVII, no Centro Histórico, têm argamassa com óleo de baleia, material e técnica que documentam diferentes etapas da vida do porto, como o de comércio de escravos, frutas, açúcar, café e caça a baleias. Ao lado da economia integrada aos circuitos mundiais, os caiçaras praticavam uma economia de subsistência produtora de alimentos: peixe, banana e mandioca” (CUNHA, 2003; p. 85).

Percebemos, portanto, uma forte interdependência entre o porto e a “cidade”, cada qual em seu sítio. Relação cuja base reside na visão do porto como uma espécie de *razão de ser* da urbe em nascimento, o que, aliás, torna-se uma assertiva verdadeira quando observamos a formação de diversas cidades litorâneas brasileiras. Ao considerarmos os modelos anteriormente expostos, poderíamos inserir facilmente este período inicial da relação porto-cidade naquela denominada no modelo *Anyport* de BIRD, como “fase de assentamento”, na qual um pequeno e primitivo ancoradouro proporciona a movimentação de mercadorias demandadas localmente e em uma hinterlândia bastante próxima, servindo também como ponto para o repouso necessário “depois de longas

viagens” e para “o natural reabastecimento das embarcações - com viveres e água” (ALMEIDA, 1959; 7). Da mesma maneira, ao considerarmos o modelo proposto por HOYLE verificaremos sua coerência com esse momento inicial do espaço portuário, ou seja, de uma “íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto”.

Um segundo momento se inicia no período que vai do século XIX ao início do século XX. Com a expansão da cultura cafeeira para o litoral norte, no século XIX, toda a região conhece um período de prosperidade, uma vez que passou a funcionar como escoadouro do café produzido pelo norte de São Paulo e sul de Minas para os portos de Santos e Rio de Janeiro, de onde o produto seguia para o mercado europeu (DPH, s/d). Contudo, com a construção de ferrovias ligando as áreas produtoras diretamente a estes grandes portos (especialmente Santos), a economia do Canal entra em decadência, o que culmina com o abandono dos entrepostos comerciais litorâneos.

Se fossemos considerar a etapa seguinte do modelo proposto por BIRD, nosso espaço portuário e, conseqüentemente a sua relação com a cidade no qual está inserido, a este ponto deveria estar se voltando para a fase de “expansão”. Ora, de fato esse período ao trazer prosperidade para região do litoral norte como um todo, demandará uma maior atuação de seus portos, contribuindo inclusive com a abertura de novos caminhos na Serra do Mar, o que, por sua vez propiciou a intensificação das comunicações e do comércio com as vilas do litoral, e com São Sebastião não foi diferente. No entanto, verificamos que, em decorrência da proximidade ao porto de Santos, e das ações hegemônicas, que sempre se deram no sentido de privilegiar aquele porto em detrimento do espaço portuário de São Sebastião⁹, o qual em contrapartida não conseguiu acompanhar os imperativos técnicos demandados pela navegação marítima neste novo período, o que ocorre não é uma expansão do porto para além de seu sítio urbano inicial (fase 2 do modelo de HOYLE) ou mesmo uma cisão na relação entre ele e a cidade, mas sim a “decadência” de ambos. De qualquer maneira é fato que ambos continuavam intrinsecamente relacionados.

Por fim, o último período que identificamos, tem início na década de 30 do século XX e perdura até os dias atuais. Antes de expor os acontecimentos que se sucederam é importante destacar que o espaço portuário de São Sebastião, termina o período anterior à

⁹ Nesse sentido, é esclarecedora a afirmação de CUNHA (2003): “os interesses agregados no porto de Santos desenvolveram historicamente uma política de bloqueio ao desenvolvimento dos portos do litoral norte paulista, como São Sebastião e Ubatuba. Vignerón recupera o fato de que a abertura dos portos decretada por D. João VI liberou também o comércio nestes portos, que vinham sendo cerceados pela política do capitão geral que obrigava ao comércio através de Santos” (p. 85).

margem do desenvolvimento proporcionado pela economia do café, especialmente no que diz respeito à sua interligação ao meio de transporte ferroviário, o qual por sua vez, proporcionou grande prosperidade – mesmo que momentânea – aos locais por onde passou.

Pois bem, na década de 30 do século XX a iniciativa de construção de um porto organizado em São Sebastião, impulsionada pelas crises de congestionamento do Porto de Santos, favorece a importantes modificações no espaço portuário e urbano de São Sebastião, o que por sua vez é ainda mais corroborado com a chegada da Petrobrás, através da implantação do Terminal Marítimo Almirante Barroso, na década de 60. São esses os fatos que darão novo rumo tanto ao espaço portuário quanto à cidade. Em que pese o fato de o porto público após sua construção não ter conseguido tornar-se uma alternativa ao Porto de Santos, tendo em vista que neste momento as crises de congestionamento já não eram grande problema, ele manteve a sua característica de porto de pequeno porte, com alguns melhoramentos técnicos, mas que agora passa a competir com outras atividades econômicas, como o turismo, e especialmente com a própria cidade, na medida em que não existem mais espaços disponíveis para a sua expansão. Estaríamos aqui perto da crise, na relação porto-cidade, descrita em todos os modelos expostos, no que diz respeito ao caso São Sebastião? A resposta demanda muito debate.

A instalação da Petrobrás, talvez de maneira mais intensa que a construção do porto organizado, tenha impactado de maneira mais profunda a dimensão urbana de São Sebastião¹⁰, visto que com ela vieram também melhorias no acesso (ao planalto e com a pavimentação da rodovia Rio-Santos), nas redes de serviços e especialmente um denso fluxo migratório de trabalhadores, que após a conclusão das obras do terminal, fixaram-se na região. De fato, São Sebastião deixou de ser uma pacata cidade portuária para abrigar o maior terminal marítimo de óleos e derivados da América Latina, o que é expressamente visível em seu espaço (figuras 4 e 5).

¹⁰ Nas palavras de CUNHA (2003), juntamente com o aumento das residências de veraneio, proporcionada pela melhoria na acessibilidade, “o surto de ocupação que se seguiu trouxe consigo os desmatamentos, a descarga de esgotos, os desmontes de morros para aterros, sucedendo-se ao desalojamento dos caiçaras, expulsos dos terrenos próximos à praia de forma mais ou menos pacífica” (p. 86).



Figuras 4 e 5: Aspectos da cidade de São Sebastião na década de 1960 (esquerda) e atualmente (direita).

Fonte: DPH São Sebastião e <http://www.transportes.gov.br>, respectivamente.

Nosso entendimento é o de que, no caso em tela, talvez não seja possível visualizar uma sequência tão linear na relação do porto com a cidade. As fases propostas por BIRD em seu modelo de expansão e especialização, não ocorrem de forma apartada em São Sebastião, ou seja, ao mesmo tempo em que a atividade portuária demanda espaços para sua expansão (o que foi colocado e prática especialmente pelo terminal privativo) ele é chamado a especializar-se (no caso, no transporte de óleos e derivados), o que seria uma realidade axiomática, se o porto público não tivesse continuado a desenvolver suas atividades, mesmo que limitado pelas suas possibilidades técnicas.

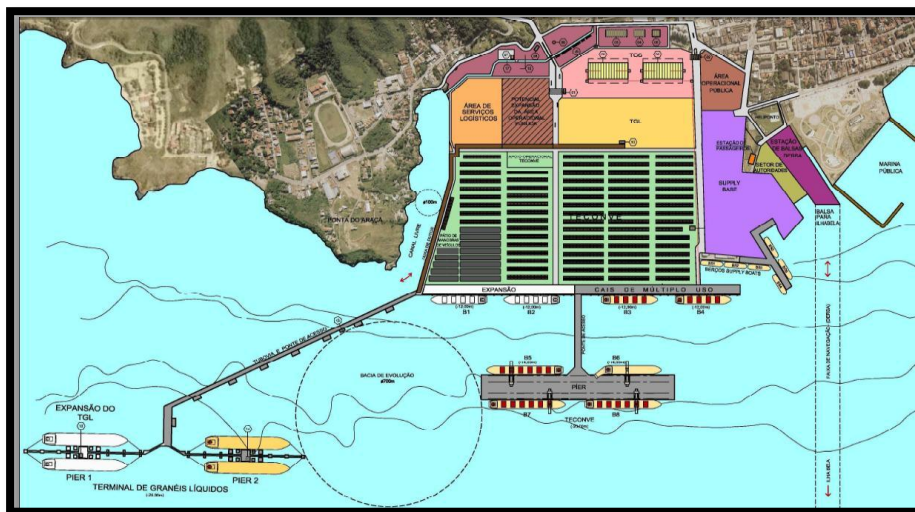


Figura6: Projeto de Expansão do cais público do espaço portuário de São Sebastião, com localização da área do novo porto.

Fonte: Cia Docas de São Sebastião (2009).

Nesse sentido, talvez uma nova fase venha iniciar seu curso a partir do início do século XXI em face dos projetos de ampliação do porto público (figura 6) e das descobertas de reservas petrolíferas na Bacia de Santos. O debate atual ilustra exatamente a tentativa de se engendrar uma nova fase de desenvolvimento, na qual o diálogo entre a cidade e o seu espaço portuário seja colocado em prática, levando-se em consideração que a atividade portuária, apesar de seu peso econômico predominante, não se desenvolve mais de forma exclusiva na cidade, tendo que dividir espaço com os demais usos (transporte de passageiros – balsa, turismo, marinas, pequenos barcos de pesca e outros).

Contudo, é importante destacar que em nenhum momento, a diversificação dos usos presentes no espaço urbano foi capaz de por si só, ocupar o cerne das atenções da cidade, ao ponto desta negar a sua “vocação” portuária. Pelo contrário, a relação torna-se mais complexa, e por isso mais conflituosa, exatamente pelo fato de os diversos atores (população, ambientalistas, poder público local) reconhecerem que se trata de uma questão que demanda muito debate, o que, acreditamos, pode ser feito à luz de experiências já desenvolvidas em outras cidades portuárias do mundo, sem, no entanto, deixar de lado as particularidades do caso de São Sebastião.

Considerações Finais

Desde o início buscamos ressaltar que o objetivo do presente trabalho não era propor um modelo da relação porto-cidade em São Sebastião, mas acima de tudo, de fazer uma leitura dessa relação a partir dos principais referenciais teóricos disponíveis no âmbito da ciência geográfica, levando-se em consideração a evolução histórica e espacial que é particular a essa porção do espaço.

Cabe agora, portanto, tecer algumas considerações que acreditamos serem importantes para se pensar os rumos de um debate que tenha como finalidade equacionar os conflitos atuais decorrente da relação da cidade de São Sebastião com o seu espaço portuário, os quais, como já exposto, emergiram, sobretudo, a partir da metade do século XX e intensificaram-se nesse começo do século XXI.

Em primeiro lugar é interessante destacar, que ao contrário do que os modelos sugerem, não visualizamos uma real separação da cidade em relação ao seu espaço portuário. Isso talvez resulte do fato de serem escassas ou mesmo inexistentes as áreas disponíveis para uma

expansão significativa ou mesmo uma migração da atividade portuária. Ou seja, sem possibilidade de mudar o seu sítio, especialmente após a chegada da Petrobrás que ocupou praticamente a totalidade dos espaços disponíveis, o porto público atualmente se coloca o desafio de modernizar a sua base técnica em seu sítio original, que pouco mudou desde a década de 1930. Já para o terminal privativo, cuja principal dependência de espaço reside em sua porção aquática (tendo em vista que os petroleiros demandam águas profundas para o seu trânsito), tal questão não mostra-se como um problema, pois tanto em terra quanto no mar ele já ocupa suas localizações ideais, restando apenas pequenas obras de melhoramento.

Em segundo lugar, existe um aspecto que não pode ser negligenciado e ele refere-se ao fato de o espaço portuário não abrigar uma homogeneidade no que tange ao dinamismo dos objetos técnicos que o compõe. Nesse sentido, não há como colocar o porto público e o terminal privativo no mesmo patamar, tendo em vista que possuem “pesos” econômicos e políticos distintos, e modo que eles também possuem interesses conflitantes e, por vezes divergentes.

Por fim, é interessante destacar que a relação porto-cidade em São Sebastião, e conseqüentemente os rumos que os projetos de desenvolvimento do espaço portuário em questão venham a tomar, possuem repercussões que necessariamente irão impactar (positiva ou negativamente) o município de Ilhabela, localizado defronte a fachada litorânea de São Sebastião, sendo, portanto, necessário pensar em um modelo de gestão portuária pondere mais esta especificidade, além da “equalização” da atividade portuária com os demais usos do espaço.

Bibliografia

ALMEIDA, Antonio Paulino de. **Memória Histórica sobre São Sebastião**. São Paulo: Brasil, 1959.

Ambiente & Sociedade. São Paulo: vol, VI nº 2, jul/dez 2003. Conference, Rotterdam, 2007. Disponível em: <http://www.enhr2007rotterdam.nl>. (acesso em dez/2010).

CUNHA, Ícaro. Conflito Ambiental em Águas Costeiras: relação porto-cidade no Canal de São Sebastião *In*

DAAMEN, Tom. **Sustainable development of the European port-city interface**. *In*: ENHR International

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

DUCRUET, César. **Dynamiques scalaires et temporelles des villes-ports: typologie mondiale de 330 trajectoires urbano-portuaires, 1999-2000**. In: “Nouvelles approches em géographie théorique et quantitative” Besançon: France (2005). Disponível em: <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/45/94/79/PDF/C-Ducruet-TQ.pdf> (out/2010).

HENRY, Magali. **Villes portuaires em mutation: lês nouvelles relations ville-port à Marseille**. Institut de Géographie – Université de Lausanne, 2006.

HOYLE, Brian S. **Cities and Ports: concepts and issues**. In VEGUETA, nº 3, 1997-1998, (263-278). LLOVERA, Joan Alemany. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In COCCO, Giuseppe & SILVA, Gerardo. **Cidades e Portos: espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

REIS, Heloisa dos Santos. **O espaço portuário de São Sebastião e o seu lugar na geografia portuária paulista**. In Anais del XXII Encuentro de Geógrafos de America Latina. Montevideo: 2009.

RODRIGUE, J. P. & SLACK, B. **Transport geography on the web**. 1998. Disponível em <<http://www.people.hofstra.edu/geotrans/index.html>>.

Outros:

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.
<<http://www.antaq.gov.br>>. CIA. DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO.
<<http://www.portodesaosebastiao.com.br>>.

EMPLASA – Empresa de Planejamento do estado de São Paulo -
<<http://www.emplasa.sp.gov.br>>. IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – <[HTTP://www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>

IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico (SP) - <<http://www.igc.sp.gov.br/index.html>>