

ARMANDO CORRÊA DA SILVA

O LITORAL NORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

(FORMAÇÃO DE UMA REGIÃO PERIFÉRICA)



INSTITUTO DE GEOGRAFIA
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

SÃO PAULO
1975

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE GEOGRAFIA

Reitor: Professor Dr. Orlando Marques de Paiva

Vice-Reitor: Professor Dr. Josué Camargo Mendes

Diretor do Instituto de Geografia da USP
Professor Dr. Aziz Nacib Ab'Sáber

Vice-Diretor do Instituto de Geografia da USP
Professor Dr. Pasquale Petrone

Chefe da Divisão de Pesquisas do IGEOG-USP
Dr. Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro

Chefe da Divisão Cultural do IGEOG-USP
Dr. José Ribeiro de Araujo Filho

Conselho do IGEOG-USP

Dr. Aziz Nacib Ab'Sáber

Dr. Pasquale Petrone

Dr. José Ribeiro de Araujo Filho

Dr. Dirceu Lino de Mattos

Dr. Antonio Rocha Penteado

Dr. José Pereira de Queiroz Neto

Dr. Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro

Teto

GEOGRAFIA

29,90

INSTITUTO DE GEOGRAFIA
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

IGEOG-USP

PIEVEZUELA NOROCCIDENTAL
DO ESTADO DE SÃO PAULO

CONHECIMENTOS GERAIS SOBRE O LOCAL

RODRIGUES FERREIRA, JOSÉ CARLOS
1970

Associação dos Geógrafos Brasileiros
Seção Campinas
Cx. Postal 482 - CEP 13021-970
Campinas - SP

INSTITUTO DE GEOGRAFIA
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

IGEOG-USP

Série Teses
e Monografias
Nº 20

**O LITORAL NORTE
DO ESTADO DE SÃO PAULO**

(FORMAÇÃO DE UMA REGIÃO PERIFÉRICA)

ARMANDO CORRÊA DA SILVA
Tese de Doutorado

SAO PAULO
1975

CONTENIDO

- 1. Prefácio
- 2. Introdução
- 3. Metodologia
- 4. Conclusões

CAPÍTULO I - O CONTEXTO HISTÓRICO E CULTURAL

- 1.1. O Brasil no contexto mundial
- 1.2. A cultura brasileira
- 1.3. A literatura brasileira
- 1.4. A crítica literária
- 1.5. A recepção crítica
- 1.6. A crítica literária e a teoria literária
- 1.7. A crítica literária e a história literária
- 1.8. A crítica literária e a sociologia literária
- 1.9. A crítica literária e a psicologia literária
- 1.10. A crítica literária e a filosofia literária

CAPÍTULO II - O TEXTO LINGÜÍSTICO

- 2.1. O texto literário
- 2.2. O texto crítico
- 2.3. O texto teórico
- 2.4. O texto histórico
- 2.5. O texto sociológico
- 2.6. O texto psicológico
- 2.7. O texto filosófico
- 2.8. O texto interdisciplinar
- 2.9. O texto transdisciplinar
- 2.10. O texto multidisciplinar
- 2.11. O texto pluridisciplinar
- 2.12. O texto intertextual
- 2.13. O texto dialógico
- 2.14. O texto polifônico
- 2.15. O texto heterogêneo
- 2.16. O texto híbrido
- 2.17. O texto híbrido interdisciplinar
- 2.18. O texto híbrido transdisciplinar
- 2.19. O texto híbrido multidisciplinar
- 2.20. O texto híbrido pluridisciplinar
- 2.21. O texto híbrido intertextual
- 2.22. O texto híbrido dialógico
- 2.23. O texto híbrido polifônico
- 2.24. O texto híbrido heterogêneo
- 2.25. O texto híbrido híbrido

- 3.1. O texto crítico
- 3.2. O texto teórico
- 3.3. O texto histórico
- 3.4. O texto sociológico
- 3.5. O texto psicológico
- 3.6. O texto filosófico
- 3.7. O texto interdisciplinar
- 3.8. O texto transdisciplinar
- 3.9. O texto multidisciplinar
- 3.10. O texto pluridisciplinar
- 3.11. O texto intertextual
- 3.12. O texto dialógico
- 3.13. O texto polifônico
- 3.14. O texto heterogêneo
- 3.15. O texto híbrido
- 3.16. O texto híbrido interdisciplinar
- 3.17. O texto híbrido transdisciplinar
- 3.18. O texto híbrido multidisciplinar
- 3.19. O texto híbrido pluridisciplinar
- 3.20. O texto híbrido intertextual
- 3.21. O texto híbrido dialógico
- 3.22. O texto híbrido polifônico
- 3.23. O texto híbrido heterogêneo
- 3.24. O texto híbrido híbrido

*A meus pais,
a meus irmãos,
a Lúcia,
a Verinha,
a Norma*

INDICE

INTRODUÇÃO

O tema	3
O objeto	9
O método	11
Agradecimentos	12

CAPÍTULO I — AS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E COSTEIRAS

Os Sítios Portuários	17
O Sítio Portuário de São Sebastião e sua Utilização	18
O Sítio Portuário de Ubatuba e sua Utilização	26
O Porto Comercial de São Sebastião	29
O Terminal Marítimo de Petróleo da Petrobrás	45
O Entrepasto Pesqueiro de Ubatuba	49
Atividades Costeiras e Turismo	53
As Atividades Portuárias e Costeiras e a Região	57
Os Espaços Geoeconômicos Portuários e Costeiros	59

CAPÍTULO II — URBANIZAÇÃO E TURISMO..

Os Sítios Urbanos	63
O Sítio Urbano de São Sebastião	63
O Sítio Urbano de Ilhabela	66
O Sítio Urbano de Caraguatatuba	68
O Sítio Urbano de Ubatuba	71
Os Sítios Urbanos do Litoral Norte	73
O Povoamento e os Padrões Urbanos do Passado	74
Os Primeiros Tempos	74
O Início dos Ciclos de Prosperidade e Estagnação	76
Depois do Açúcar o Ouro	78
O Retorno às Possibilidades do Meio	79
Os Caminhos do Café	80
Novo Período de Estagnação	80
Circulação, Transportes e Comunicações	82
A População Atual	98
Lugar de Nascimento	100
Lugar de Procedência	132
Lugar de Residência	150
Tempo de Residência	151
Procedência Rural-Urbana	151
Pirâmide de Idades	152
Instrução	154
Salários e/ou Retiradas e Renda Familiar	156

População e Trabalho	161
Estrutura Profissional	163
Urbanização e Turismo	166
Evolução da Urbanização	166
Aluguéis	174
Turismo	180
Centralidade	184
O Comércio Local	186
O Comércio de São Sebastião	186
O Comércio de Ilhabela	190
O Comércio de Caraguatatuba	193
O Comércio de Ubatuba	196
O Comércio do Litoral Norte	199
A Urbanização, o Turismo e a Região	201
Os Espaços Geoeconômicos Urbanos e Turísticos	202
CAPÍTULO III — RURALIZAÇÃO E MERCADO	
Os Sítios Rurais	205
O Uso do Solo no Passado	210
As Atuais Propriedades Rurais	213
As Propriedades de São Sebastião	213
As Propriedades de Ilhabela	218
As Propriedades de Caraguatatuba	219
As Propriedades de Ubatuba	224
Ruralização e Mercado	226
Formas de Utilização do Solo	227
Estrutura Fundiária	229
Produção Agrícola e de Origem Animal	232
Pessoal Ocupado	236
Condição do Responsável	237
O Artesanato	237
A Ruralização e a Região	239
Os Espaços Geoeconômicos Rurais	239
CAPÍTULO IV — A REGIÃO	
A Região	243
A Região Isolada	245
A Região Marginal	246
A Região Complementar	246
CONCLUSÃO — Reflexões sobre o Tema	251
APÊNDICE — Consciência da Situação Espacial	255
BIBLIOGRAFIA	263

INTRODUÇÃO

O Tema

A principal hipótese em que se baseia este estudo é a de que as regiões periféricas internas dos países industrializados de economia dependente reproduzem as relações de dependência que se verificam externamente.

O autor chegou a essa hipótese após a leitura e reflexão feitas sobre vários trabalhos elaborados recentemente e que visam compreender a realidade brasileira.

Esses trabalhos são os seguintes: Caio Prado Junior, *A Revolução Brasileira* (Prado Junior, C., 1966), *História e Desenvolvimento* (Prado Junior, C., 1972), Maria da Conceição Tavares, *Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro* (Tavares, M. da C., 1972), Fernando Henrique Cardoso, *O Modelo Político Brasileiro* (Cardoso, F. H., 1972), Paul Israel Singer, *O "Milagre Brasileiro": Causas e Conseqüências* (Singer, P. I., 1972) e Celso Furtado, *A Hegemonia dos Estados Unidos e o Subdesenvolvimento da América Latina* (Furtado, C., 1973).

Para Caio Prado Junior as relações de dependência tem sua origem na formação da economia brasileira que se encontra "estruturada na base da produção para o atendimento de necessidades estranhas ao país e voltada assim essencialmente para o fornecimento de mercados exteriores". Essa estrutura coloca a economia do país como "marginal e periférica" (Prado Junior, C., 1966:131).

Na obra posterior citada refere-se ao passado colonial "que embora sob forma diferente e mais complexa, continua a mantê-la (a economia) enquadrada num sistema em que ela figura como setor e elemento periférico e dependente" (Prado Junior, C., 1972:84).

Maria da Conceição Tavares refere-se à "readaptação da estrutura oligopólica interna às novas regras do jogo econômico financeiro internacional. Nessa readaptação — prossegue — se configura um processo cujo caráter supõe o estabelecimento de um novo esquema de articulação entre empresas públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, no qual joga um papel decisivo o capital

financeiro internacional, e que corresponde a uma nova forma de inserção de setores fundamentais da economia brasileira em um marco distinto de relações de dependência" (Tavares, M. da C., 1972:254).

Para Fernando Henrique Cardoso "a reprodução e ampliação da desigualdade entre economias avançadas e economias dependentes se desenvolveu como produto derivado do próprio processo e crescimento do capitalismo". Mas, adverte, "dados recentes demonstram que o investimento estrangeiro nas novas nações e na América Latina está se afastando rapidamente da exploração de petróleo, de matérias-primas e da agricultura, em direção aos setores industriais". Dessa forma, "a superioridade tecnológica assegura às corporações internacionais uma posição decisiva no sistema global de acumulação de capital. A prosperidade local das economias dependentes é até certo ponto possível, na medida em que o consumo de produtos produzidos no local pelo investimento estrangeiro pode induzir alguns efeitos dinâmicos. Mas, ao mesmo tempo, o processo global de desenvolvimento do capitalismo requer uma interconexão entre o setor de produção de bens de consumo e o setor de bens de capital, reproduzidos deste modo os laços da dependência" (Cardoso, F. H., 1972:189, 194 e 197).

Paul Israel Singer considera que "a inserção do Brasil na "nova divisão internacional de trabalho" parece significar que nos especializamos na produção de carne industrializada, sucos de frutas, café solúvel, mentol, sapatos e quejandos, tornando-nos cada vez mais dependentes do exterior no que se refere a aviões, computadores, geradores atômicos e equipamentos industriais em geral" (Singer, P. I., 1972:77).

Segundo Celso Furtado "poderíamos definir o processo de desenvolvimento autônomo, como aquele no qual a ordenação dos fatores primários de impulsão seria a seguinte: progresso tecnológico — acumulação de capital — modificações estruturais decorrentes de alteração no perfil da demanda. No extremo oposto, teríamos o processo de desenvolvimento essencialmente dependente, no qual a seqüência é inversa: modificações na composição da demanda — acumulação de capital — progresso tecnológico." (...) "Em síntese, o que caracteriza uma economia dependente é que nela o progresso tecnológico é criado pelo desenvolvimento, ou melhor por modificações estruturais, que surgem inicialmente do lado da demanda, enquanto nas economias desenvolvidas o progresso tecnológico é, ele mesmo, a fonte do desenvolvimento. De uma perspectiva mais ampla, cabe reconhecer que o desenvolvimento de uma economia dependente é o reflexo do progresso tecnológico nos pólos dinâmicos da economia mundial" (Furtado, C., 1973:133/4).

Essas são as principais idéias em que se apoiou o autor para a elaboração daquela hipótese.

Contudo, não se está aqui preocupado com as relações de dependência, elas próprias, assunto dessas obras, ou mesmo com a teoria da dependência. O objetivo é outro. Isto, porque a questão que está implícita nos trabalhos citados, mas não respondida, é a seguinte: o que é uma região periférica? qual a sua gênese? qual, portanto, a sua condição interna e necessária?

A principal dificuldade encontrada para responder foi, então, a falta de apoio em trabalhos geográficos já existentes. Nem a literatura marxista, nem a literatura não marxista abordam a questão, tanto quanto pôde o autor informar-se. Teve, pois, que se dedicar a uma tarefa muito maior do que a inicialmente prevista.

Foi preciso fazer, primeiramente, a crítica da limitação da tipologia geográfica existente sobre região (Cholley, A., 1951; Whittlesey, D., 1960; Guimarães, F. M. S., 1963; Friedmann, J., 1964; Juillard, E., 1965-67; Kayser, B., 1969; Claval, P., 1967; Dziewónski, K., 1968; Binstajn, D., 1972 e Grigg, D., 1974).

Para André Cholley "l'idée de région implique un principe d'organisation" (Cholley, A., 1951:31). Por essa via identifica dois tipos de região: as naturais e as humanas.

Derwent Whittlesey, num trabalho de síntese, esclarece que "o termo "região" tem sido tradicionalmente empregado e permanece amplamente em voga, para designar área ininterrupta possuidora de certa homogeneidade em seu centro, porém carecendo de limites definidos com clareza". Em sua opinião "a área é selecionada pela aplicação de critério específico ao espaço terrestre, sendo homogênea em termos do critério de sua definição. Porém, a região, na conformidade da designação aqui empregada — prossegue — é mais do que homogênea; possui também qualidade de coesão, proveniente da correspondente relação da associação de características" (Whittlesey, D., 1960:5). Arrola os seguintes tipos de regiões, segundo esse critério: simples, múltiplas, totais, uniformes e nodosas.

Para Fábio de Macedo Soares Guimarães a base regional deve ser natural e cultural, sendo que as divisões políticas e administrativas são artificiais (Guimarães, F. M. S., 1963:301/8). Citando Giuseppe Ricchieri refere-se às regiões elementares, complexas e integrais. Além destas faz menção às regiões naturais, às regiões culturais, às regiões econômicas — que seriam parte destas últimas — e às regiões geográficas, que conteriam características naturais e humanas.

John Friedmann considera o problema desde logo do ponto de vista de um processo espacial em que há um relacionamento centro-periferia. Reconhece que o centro drena a periferia — a região deprimida — mas argumenta que, num momento seguinte,

pode repercutir favoravelmente sobre ela através de uma atuação nesse sentido pelo planejador (Friedmann, J., 1964: 65/8).

Para Étienne Juillard, que argumenta com o espaço funcional, "a região não é geralmente um Estado; mas é dotada de certa auto-suficiência, não no sentido de uma autarquia econômica, mas na medida em que a maior parte das funções e dos serviços mais importantes, aí estejam representados" (Juillard, E., 1965:231).

Bernard Kayser, referindo-se aos países subdesenvolvidos, identifica o espaço indiferenciado, a região de especulação, a região de intervenção, a bacia urbana e a região organizadora (Kayser, B., 1969:27/30).

Para Paul Claval os geógrafos e os economistas possuem hoje um ponto comum na consideração da região: a teoria da polarização (Claval, P., 1967:24/5). A região polarizada é tomada como o objeto atual do estudo regional.

K. Dziewónski, baseando-se em Werner Sombart, procura mostrar que "la ville se présente de deux façons différentes: comme type séparé d'une région économique et comme centre-métropole d'un plus grand territoire d'une autre région économique. Les corrélations entre ces deux rôles sont complexes et, actuellement, elles subissent des transformations bien avancées" (Dziewónski, K., 1968:15).

David Binstajn, ao qual se faz referência mais adiante, propõe uma tipologia lógica-histórica de região (Binstajn, D., 1972:2).

Para David Grigg os principais tipos de região são o "pays", a região natural, a região simples e a região ecológica. Em seu trabalho propõe as regiões como modelos controlados (Grigg, D., 1974:56).

Essa tipologia referida sumariamente se apresenta como um instrumento útil para o trabalho do geógrafo. E ela tem sido intensamente utilizada nesse sentido. Contudo, uma de suas características básicas é o formalismo, inclusive de processos e relações, que atinge agora um nível de maior elaboração com a construção de modelos. Ora, o modelo apresenta no aspecto formal a sua maior limitação: deve ser adaptado, quando for o caso, a cada nova modificação da realidade geográfica.

Seria possível a elaboração de uma tipologia que, guardando a característica de logicidade, não perdesse a dimensão temporal?

O trabalho mais próximo da questão e que ajudou o autor na sua elaboração foi o de Binstajn. Ele propõe a seguinte tipologia lógica-histórica, que pretende ser válida para um longo período: "paisagem natural-região homogênea; paisagem cultural-região polarizada; paisagem universal-regiões universais; paisagem humanizada-regiões em humanização" (Binstajn, D., 1972:2).

Tomando como ponto de partida a concepção lógica-histórica de Binstajn e que já havia sido utilizada, de outro modo, anterior-

mente pelo autor (Corrêa da Silva, A., 1967:64), foi elaborada a seguinte proposição relativa à região periférica: desde sua gênese e em sua evolução a região periférica tende a passar necessariamente pela condição de região isolada, região marginal e região complementar.

Essa proposição, cuja demonstração teórica não está elaborada — o que levaria ao desenvolvimento de outro trabalho — foi formulada a partir da pesquisa empírica sistemática correspondente aos capítulos I, II e III — que foram redigidos antes dessa formulação — e em cujo andamento e conclusões ela já estava implícita. O que fez o autor foi apenas colocá-la em evidência no capítulo IV.

Só a tentativa de solução dessa questão poderia então justificar a consideração de outros problemas tratados neste estudo aos quais se faz menção a seguir.

Considerou-se o estudo do espaço geográfico como abrangendo os aspectos naturais e a cultura material (Cholley, A., 1942:26). Embora reconhecendo a dualidade do objeto o espaço geográfico foi pensado como um só.

A seguir, considerou-se que em sua gênese ou formação devem ser levados em conta, de um lado, a organização natural do modelado da superfície da Terra, e, de outro, os processos de povoamento e colonização. Da interação de ambos os aspectos resulta a configuração das paisagens atuais.

Sua estrutura é vista como espaço de localização e de relações (George, P., 1969:30), sendo este um tema constante em todo o decorrer do trabalho.

Características internas de concentração, dispersão, continuidade e descontinuidade foram também consideradas (Ottremba, E., 1955:1/3).

As funções abrangem os estudos de polarização (Perroux, F., 1967:151) e de centralidade (Rochefort, M., 1960:II, 258), de marginalização e descentralidade (Kayser, B., 1972:212).

Por fim, completa seu estudo a consideração dos processos de mudança espacial e a consciência espacial daí resultante (Fels, E., 1955:268; George, P., 1970:12).

O espaço econômico foi definido recentemente. Ao contrário do espaço geográfico, que é um espaço concreto, o espaço econômico é um espaço abstrato, definido por "relações econômicas estabelecidas entre elementos econômicos" (Perroux, F., 1967:148). Enquanto o espaço geográfico é mensurável diretamente, como unidades, como áreas ou como fluxos, o espaço econômico só pode ser medido por índices (Boudeville, J.-R., 1961:21). Por isso sua melhor forma de expressão é a matemática.

Neste trabalho, em parte pela precariedade dos dados obtidos, em parte por deficiências do autor, o espaço geográfico resultou mais explícito do que o espaço econômico.

Deve, pois, ser considerado um estudo preliminar sobre o assunto. Contudo, uma tentativa foi feita no sentido de avaliar espaços de produção, circulação e consumo embora sem a possibilidade de quantificação.

A atualidade desta temática advem de que a organização do espaço é assunto presente tanto no campo da pesquisa pura como no âmbito da aplicação do conhecimento para fins práticos (Correia de Andrade, M., 1973:18).

Todavia, a organização do espaço, que é assunto que implica numa abordagem global dos problemas, não pode ser considerada sem o estudo dos recursos; da produção, da circulação e do consumo; do desenvolvimento e do subdesenvolvimento.

A Geografia Econômica no Brasil desenvolveu-se até o presente segundo esses quatro temas, que foram sucessivamente se impondo em vista das transformações ocorridas no país nos últimos 30 anos (Correia da Silva, A., 1974:31/2).

O primeiro deles refere-se aos recursos naturais e, posteriormente, aos recursos humanos. Começou a ser desenvolvido na década de 40, quando, com o início da implantação da indústria de base no Brasil, os problemas da agricultura e da pecuária começaram a ganhar dimensões diferentes na perspectiva da industrialização. O trabalho mais elaborado a este respeito é o de Dirceu Lino de Mattos, *As Bases Geográficas da Vida Econômica* (Mattos, D. L. de, 1970). Aborda sistematicamente as variáveis geográficas físicas e sua relação com o homem.

O segundo deles refere-se à produção e circulação e foi introduzido na década de 50. Pela primeira vez foram abordados em Geografia de maneira sistemática os assuntos que, de certa forma, estavam relacionados ao desenvolvimento do mercado interno. Levantava-se aí a questão da localização das atividades relacionada ao sistema econômico, tendo em vista as variáveis geográficas. Trata-se do trabalho de Pierre George, *Geografia Econômica* (George, P., 1973).

O terceiro deles é recente e refere-se ao desenvolvimento e subdesenvolvimento, tendo surgido na década de 60 e início da de 70. Os problemas anteriores de recursos e de produção e circulação são tratados especificamente tendo em vista essa problemática. São os trabalhos de J. R. Haddock Lobo e Elian Alabi Lucci intitulados *Geografia Econômica* (Lobo, J. R. H., 1973; Lucci, E. A., 1973).

O último deles foi introduzido nesta década de 70 e diz respeito aos problemas referentes à organização do espaço, constituindo uma forma de englobar os anteriores, principalmente a teoria da localização, que passa a ser vista como parte da problemática regional. É o trabalho de Manuel Correia de Andrade intitulado *Geografia Econômica* (Correia de Andrade, M., 1973).

Existem ainda trabalhos de caráter regional como o de Manuel Correia de Andrade, *Geografia Econômica do Nordeste* (Correia de Andrade, M., 1970) e o de Lamartine Cardoso, *Geografia Econômica do Brasil* (Cardoso, L., 1972).

Estes os trabalhos básicos embora exista uma infinidade de artigos e outros textos que tratam parcialmente dos problemas de Geografia Econômica.

Este estudo é uma contribuição à Geografia Econômica Regional onde são levantadas questões teóricas e práticas através do estudo da micro-região homogênea Costa Norte Paulista (IBGE, 1967:s/pg), que se designa aqui pela sua denominação regional paulista de Litoral Norte do Estado de São Paulo.

O Objeto

O litoral do Estado de São Paulo começou a ser estudado pelos geógrafos brasileiros a partir da década de 40 com estudos pioneiros de João Dias da Silveira.

Em 1944, Maria da Conceição Vicente de Carvalho apresentou seu trabalho *Santos e a Geografia Humana do Litoral Paulista* (Carvalho, M. da C. V. de, 1944).

Em 1950, o mesmo João Dias da Silveira apresentou *Baixadas Litorâneas Quentes e Úmidas* (Silveira, J. D. da, 1952). Nele seu autor estudou essas baixadas em geral, detendo-se na consideração da Ribeira de Iguape, no litoral sul do Estado.

Em 1950, ainda, José Ribeiro de Araújo Filho apresentou seu trabalho intitulado *A Baixada do Rio Itanhaem*, estudando um pequeno compartimento do litoral (Araújo Filho, J. R. de, 1950).

Em 1951, Ary França apresentou seu trabalho sobre *A Ilha de São Sebastião* (França, A., 1951) com amplas e minuciosas considerações a respeito do Litoral Norte.

Em 1956, Pasquale Petrone apresentou seu trabalho sobre *A Baixada do Ribeira*, primeiro estudo completo de uma baixada litorânea em São Paulo (Petrone, P., 1966).

Em 1964 ficou concluído o trabalho *A Baixada Santista*, de vários autores, com um estudo sistemático sobre essa área (Diversos, 1965).

Em 1966, José Ribeiro de Araújo Filho apresentou seu trabalho sobre *Santos, o Porto do Café*, com um estudo sobre parte da Baixada Santista (Araújo Filho, J. R. de, 1969).

Em 1971, Léa Goldenstein apresentou seu trabalho sobre *A Industrialização da Baixada Santista*, com o estudo pormenorizado de Cubatão (Goldenstein, L., 1972).

O presente trabalho, como não poderia deixar de ser, inscreve-se em parte na continuidade dos esforços precedentes.

O Litoral Norte do Estado de São Paulo é uma micro-região polarizada pela região industrial de São Paulo que inclui o Vale do Paraíba Paulista, 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. Isso define a micro-região como periférica aos espaços contemporâneos de industrialização, urbanização e ruralização que se organizam atualmente no Sudeste e pelos quais está sendo absorvida.

Coexistem aí, desigualmente, os espaços geoeconômicos local, regional, nacional, internacional e multinacional do presente.

A organização do espaço local não é assim um problema isolado. Ela está se realizando de acordo com os requisitos de uma economia internacional de mercado. Como nas demais regiões do país onde isto ocorre o processo de organização do espaço é desigual e apresenta contradições.

Essas contradições estão relacionadas, de um lado, às condições existentes geográficas e econômicas herdadas do passado e, de outro, ao modo como está sendo organizado o espaço na perspectiva do futuro (George, P., 1966:23).

Por essas razões, a primeira afirmação que se faz aqui é a de que o espaço geográfico no Litoral Norte do Estado apresenta características de dispersão e descontinuidade apesar da relativa homogeneidade de suas condições naturais.

Essa dispersão e descontinuidade ocorrem de tal forma que as atividades portuárias e costeiras, o turismo e a urbanização, a formação do mercado local e a ruralização não guardam homogeneidade entre si estendendo-se desigualmente ao longo da costa com poucas e fracas relações internas.

A centralidade do maior fenômeno urbano local — Caraguatatuba — e do maior fenômeno econômico local — São Sebastião — não gerou até agora uma polarização suficientemente forte para organizar o espaço de modo diverso.

Por isso, a segunda afirmação que se faz aqui é a de que o espaço econômico nessa micro-região apresenta-se desigualmente organizado como espaço de produção, circulação e consumo, predominando os dois últimos em densidade e intensidade de ocorrência.

A terceira afirmação aqui é a de que, como decorrência, o espaço geográfico e o espaço econômico nessa região são heterogêneos, residindo aí uma das causas da existência dos problemas locais ou de sua não adequada solução.

O Método

Para justificar o fato de que a proposição já mencionada não constituísse um "a priori", ou num molde ao qual a realidade seria adaptada o autor trabalhou por uma via empírica indutiva, constatando a mesma hipótese "a posteriori".

Esse procedimento, que é penoso, e que já havia adotado anteriormente (Corrêa da Silva, A., 1967:64) permitiu-lhe obter bons resultados, sem que idéias cristalizadas viessem distorcer a realidade investigada, por razões subjetivas.

Muitas questões dos capítulos I, II e III ficarão sujeitas a dúvidas porque sua elucidação implicaria na realização principalmente de trabalhos de história e economia os quais o autor não está apto a realizar.

O autor ressentiu-se de uma melhor formação especializada em várias disciplinas geográficas e, principalmente, em economia e matemática. Daí alguns conceitos não estarem definidos.

Os métodos de investigação poderão assim ser criticados e com razão. Não acredita, contudo, que chegaria a resultado diferente, pois, em sua opinião, a quantificação para o geógrafo é instrumento e não fim em si mesma como para o matemático. (Corrêa da Silva, A. 1972:10).

Mas, havia outro problema.

O Litoral Norte do Estado de São Paulo apresenta um grande dinamismo em seu processo de organização. Era preciso então descobrir, por detrás da velocidade de ocorrência da conjuntura, os elementos duráveis do meio que, pelo menos dentro de certos limites no tempo, estão dando a feição atual a essa parte do litoral paulista. (George, P. 1966:23).

Foi então estabelecida uma hierarquia dos elementos da situação estudada, hierarquia essa que, no decorrer do trabalho pareceu ao autor definir com clareza a atualidade regional.

O método geográfico, num sentido restrito, foi considerado como aquele que, consistindo em "étudier comment se combinent des éléments très divers dans un ensemble complexe, permet plus aisément d'établir une juste hiérarchie des rôles tenus par ces éléments" (Phlipponeau, M. 1960:114).

Por esse meio foi estabelecida a seguinte hierarquia:

1. *Atividades Portuárias e Costeiras.* Organizaram-se quase todas nas décadas de 60 e atual. São as mais dinâmicas e que até o presente comandam a organização do espaço, embora com interesses que ultrapassam os limites micro-regionais.

2. *Urbanização e Turismo*. Até 1964 eram as mais importantes, podendo talvez vir a ocupar novamente o primeiro lugar, pois o Litoral Norte está sendo organizado também como área de turismo, de que Caraguatatuba, Ubatuba e Ilhabela são a maior expressão.
3. *Ruralização e Mercado*. O desenvolvimento urbano e industrial está redefinindo a organização do espaço rural onde predominavam a pesca e agricultura de subsistência do caicara e do capuava. A agricultura tradicional está em decadência e uma nova vida agrária está surgindo na costa. Em época remota já, na década de 30, a vida agrária ocupava o primeiro lugar na hierarquia.

Identificados os grandes grupos de elementos hierárquicos da situação foram feitos estudos de cada assunto relativo a cada grupo de elementos. Na redação observou-se uma seqüência lógica de exposição sendo abordados sucessivamente os fenômenos do ponto de vista de sua gênese, estrutura, características, funções e significado. A falta de grandes e consistentes relações entre os capítulos I, II e IV deve-se à quase inexistência dessas relações na situação estudada o que caracteriza a dispersão e a descontinuidade já referidas. No capítulo IV a micro-região é vista nessa perspectiva onde se reafirma de modo sistemático as conclusões parciais já obtidas anteriormente.

Na conclusão final são feitas reflexões sobre o tema.

Do ponto de vista da investigação foram usados os seguintes métodos: cartográfico, estatístico, histórico, monográfico e ecológico na medida da necessidade (Corrêa da Silva, A., 1971:6).

Por essa via, quando necessário, foram estudadas várias categorias geográficas empíricas como: o porto, a cidade, o estabelecimento comercial, o estabelecimento industrial, o estabelecimento agrícola.

Agradecimentos

O autor deve agradecimentos a várias pessoas e instituições. Sente-se no dever aqui de reconhecer a ajuda, em primeiro lugar do Prof. Dr. Dirceu Lino de Mattos. O resultado do estudo ora apresentado indica os pontos em que ambos tem identidade de pensamento e onde discordam. A F.A.P.E.S.P. prestou auxílio para pesquisa em Ubatuba, sendo decisiva sua ajuda pois foi esse lugar onde o autor encontrou maiores dificuldades. No Departamento de Geografia da F.F.L.C.H. da U.S.P. e no Instituto de Geografia da U.S.P. o autor encontrou colaboração entre seus colegas. No Litoral Norte encontrou a colaboração de muitas pessoas e instituições em particular das Prefeituras de São Sebastião e Caraguatatuba. Professores, estudantes e outras pessoas auxilia-

ram o autor na pesquisa de dados de campo. Foram eles: Ademir Nicoletti Sebrian, Anita Sagges Victoria, Antonio Carlos Bernardes, Arthur de Carvalho Pedro, Carlos Roberto Corrêa da Silva, Cláudio Carlos, Carlos Roberto de França Rezende, Cristina do Valle, Elizabeth Dantas Dias, Ivete Sagges Victoria, Jayme de Godoy Junior, José Roberto M. Mentoni, Lauro Pereira Dias, Lúcia Biço, Luzia Aparecida Davidian, Luzia Ramos de Lima, Marcelo Amaral Gurgel Xavier, Marco Antonio Kopelvski, Marco Antonio M. Vieira, Maria Angélica da Silva, Maria Aparecida de Oliveira, Maria Cecília Corrêa da Silva, Maria Goretti da C. Faria, Maria José de Freitas, Maria Terezinha Macedo, Mitsuko Yamazaki Marques, Moacyr Marques, Moema Villar Miranda, Norma Barbosa, Orlando José Caliente, Oswaldo Casagrande, Paulo da Silva Noffs, Pedro Luiz Montini, Raimundo Alci S. Siqueira, Ricardo Foster, Saulo Nunes da Silva, Selma Casagrande, Solange de Fátima Sebrian, Sônia Moraes Elias, Suely Hakemi Kumada, Vera Lúcia Gelmi Mariano, Victor Willian Ummus, Wagner Zahotei Cotrim, Wanderley Messias da Costa.

Muitas idéias foram discutidas informalmente com várias pessoas durante a realização deste estudo.

Este trabalho foi apresentado como tese de doutoramento à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Tomaram parte na Banca Examinadora os Professores Dr. Dirceu Lino de Mattos, Presidente (F.F.L.C.H. da U.S.P.), Manuel Correia de Andrade (U.F.P.), Antonio Emilio Muniz Barreto (F.E.A. da U.S.P.), Pasquale Petrone (F.F.L.C.H. da U.S.P.) e José Ribeiro de Araújo Filho (F.F.L.C.H. da U.S.P.).

O autor agradece as observações feitas muitas das quais foram incorporadas ao trabalho.

São Paulo, julho de 1975

DO SISTEMA PORTUÁRIO

As atividades portuárias são aquelas que se desenvolvem no âmbito do sistema portuário, compreendendo a recepção, armazenagem, movimentação, expedição e embarque de mercadorias, passageiros e veículos, bem como a manutenção e o funcionamento dos equipamentos portuários.

De acordo com o Regulamento do Sistema Portuário, aprovado pelo Conselho Administrativo do Sistema Portuário, em 1964, o sistema portuário é constituído por: a) o sistema de administração; b) o sistema de operação; c) o sistema de manutenção e reparação; d) o sistema de segurança; e) o sistema de inspeção e fiscalização.

CAPÍTULO I

AS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E COSTEIRAS

As atividades portuárias e costeiras são aquelas que se desenvolvem no âmbito do sistema portuário, compreendendo a recepção, armazenagem, movimentação, expedição e embarque de mercadorias, passageiros e veículos, bem como a manutenção e o funcionamento dos equipamentos portuários.

De acordo com o Regulamento do Sistema Portuário, aprovado pelo Conselho Administrativo do Sistema Portuário, em 1964, o sistema portuário é constituído por: a) o sistema de administração; b) o sistema de operação; c) o sistema de manutenção e reparação; d) o sistema de segurança; e) o sistema de inspeção e fiscalização.

As atividades portuárias e costeiras são aquelas que se desenvolvem no âmbito do sistema portuário, compreendendo a recepção, armazenagem, movimentação, expedição e embarque de mercadorias, passageiros e veículos, bem como a manutenção e o funcionamento dos equipamentos portuários.

OS SÍTIOS PORTUÁRIOS

O sítio portuário pode ser definido como constituindo a restrita porção de litoral, lugar ribeirinho ou lacustre, que abriga efetivamente a atividade portuária, caracterizando-se como o ponto de articulação entre a navegação marítima, fluvial ou lacustre e a circulação terrestre.

Da baía da Guanabara até Santos a costa brasileira apresenta um litoral predominantemente recortado, que favoreceu o povoamento e a colonização nos séculos XVI e XVII. Em primeiro lugar pela abundância dos sítios portuários, muito favoráveis às condições de navegação da época e, em segundo lugar, pela possibilidade maior ou menor que ofereceram ao estabelecimento de núcleos urbanos as inúmeras e pequenas planícies sedimentares aí existentes.

Trata-se de um trecho de escarpas cristalinas (Silveira, J. D. da, 1968:271) em que a gênese da Escarpa da Serra do Mar desempenhou papel importante na definição da linha costeira, sendo a evolução geomorfológica ligada ao tectonismo terciário (Ruellan, F., 1944:487). Alternam-se, assim, o cristalino — particularmente granitos e gnaisses — e as pequenas planícies sedimentares do Quaternário com a presença de inúmeras praias de areias, separadas entre si por promontórios com a ocorrência de costeiras.

A facilidade de existência dos inúmeros sítios portuários opor-se-ia mais tarde a dificuldade intermitente de ligação do litoral com o Planalto por força da existência da Escarpa. Esta, no trecho mencionado, alcança várias vezes o mar, definindo-se de entremeio modestos anfiteatros irregulares dos quais o maior deles é o da baixada do Juqueriquerê, entre Caraguatatuba e São Sebastião.

Essa exiguidade areolar apresenta hoje muitos problemas para a ocupação do espaço uma vez que no Litoral Norte do Estado de São Paulo a distância média entre a Escarpa e a linha da costa é de apenas 8 a 9 Kms (França, A., 1951:21). Além disso a topografia é bastante acidentada na face marítima, embora o nível

altimétrico da Escarpa tenha sido relativamente preservado, alternando-se em torno de 800-1.000 metros (Marinha do Brasil, 1937). Transposta a Escarpa, através dos poucos vales profundamente encaixados existentes, a movimentação do relevo diminui, facilitando a circulação.

Os rios dessa região apresentam-se com pequeno curso, sucedendo-se os pequenos trechos meândricos de planície aos vales abruptos e suas quedas d'água de regime torrencial na estação chuvosa. Eles foram um dos fatores de escolha de sítios urbanos para a edificação das vilas vicentinas.

O clima tropical é quente e úmido com breve estação seca. Em razão, porém, da ação da massa polar as temperaturas no inverno podem atingir valores inferiores a 18° (França, A., 1951:36).

A mata atlântica densa e de encosta caracteriza o domínio morfo-climático embora esteja parcialmente destruída pela ação antrópica principalmente no baixo vale dos rios e ribeirões.

Dos sítios portuários utilizados secularmente na região dois deles são importantes para a vida econômica regional: o de São Sebastião e o de Ubatuba.

Dado o fato de que a maioria dos portos do mundo não dispõe de bom ancoradouro natural (George, P., 1973:308) salienta-se nesse sentido o sítio portuário de São Sebastião e justifica-se, assim, o seu estudo em particular. Faz-se menção também ao de Ubatuba, menos por suas características relativas ao moderno movimento portuário do que por sua importância regional local.

O Sítio Portuário de São Sebastião e sua Utilização

O canal de São Sebastião situa-se no Litoral Norte do Estado de São Paulo entre o continente e a Ilha de São Sebastião. Sua origem relaciona-se à formação da estrutura continental e de várias ilhas pouco distantes da costa das quais a maior é a de São Sebastião.

A estrutura continental apresenta-se regionalmente sob a forma de uma escarpa de falhas. Movimentos tectônicos desde o eoceno elevaram o relevo por epirogênese resultando desse processo inúmeros falhamentos em blocos com rebaixamentos irregulares ocorridos no cenozóico. A esses falhamentos pode ser atribuída a origem da Ilha de São Sebastião (França, A., 1951:21, Cruz, O., 1974:36).

O canal de São Sebastião estende-se quase paralelamente ao continente e à Ilha, acompanhando a direção estrutural brasileira NE-SW, numa extensão de mais de 20 Kms. A sudoeste, tomando como referências a Ponta do Toque-Toque, no continente e a Ponta da Sela, na Ilha, possui 7,4 Kms 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 à Ilha de São Sebastião,

com 1,9 Km. Nesse ponto o canal inflete em direção ao N e, pouco depois, entre o Bairro de São Francisco, no continente e a Praia de Siriuba, na Ilha, alarga-se para 6,4 Kms. 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 5,4 Kms.

O relevo submarino foi descrito recentemente: "a relatively deep and narrow trench runs close to the island, the full length of the channel. At the southern entrance the bottom is even, and the trench only just perceptible. North of Pt. de Araçá the channel becomes narrower and the underwater trench deeper, forming the most important part of the channel" (Kvinge, T., 1967:23).

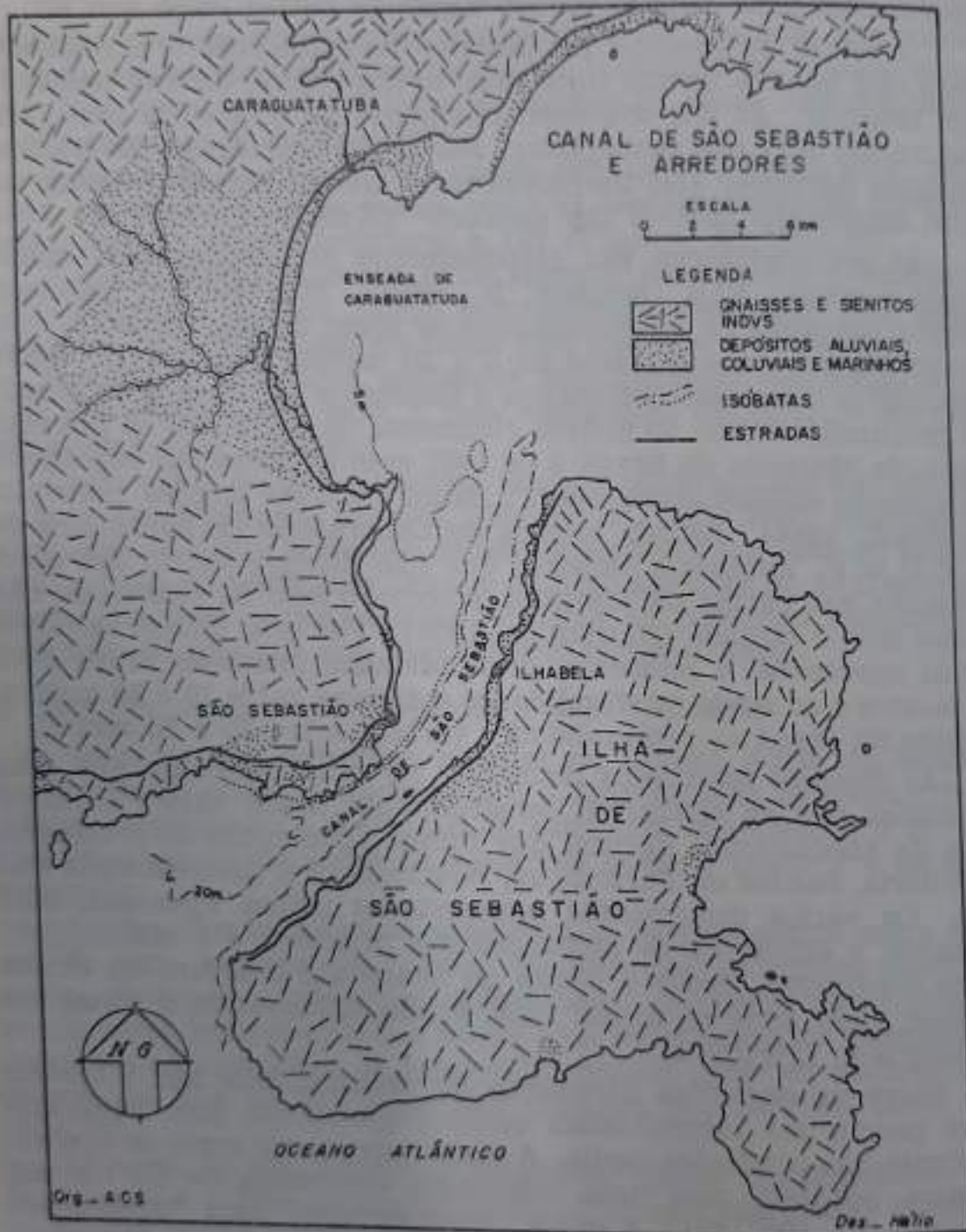
As profundidades são relativamente conhecidas pelo menos desde o século XIX (Roussin, B., 1819). Em 1892 foi elaborado projeto de obras de melhoramento do porto de São Sebastião com a identificação das isóbatas de 5 a 20 metros (Mottet, C., 1892). Em 1907 a Comissão Geográfica e Geológica indicava a existência de profundidades de 50 metros (Hummel, O., 1907:10). A primeira carta da Marinha do Brasil é de 1937 com atualizações sucessivas. As últimas edições apresentam o canal em duas secções (Marinha do Brasil, 1964). Estudo recente do Laboratório de Hidráulica da E.P.U.S.P. apresenta isóbatas que não diferem muito das apresentadas nas cartas da Marinha, embora o zero de referência não tenha sido o mesmo (Hidráulica, 1966). Por este último estudo o canal apresenta, a sudoeste, profundidades máximas entre 20 e 25 metros e ao norte, profundidades máximas entre 18 e 20 metros. Dentro do canal as profundidades variam entre 30 e 50 metros.

As diversas sondagens realizadas no canal mostram que suas condições não se alteraram sensivelmente desde 1819. Trata-se, pois, de ancoradouro natural que nunca apresentou os problemas de Vitória, Santos ou Paranaguá, relacionados a assoreamento fluvial. Os vários documentos mencionados acima apontam, não obstante, a existência de profundidades inferiores a 5 metros, junto ao continente, desde a Ponta do Araçá até a altura da Ponta Arpoar, local onde se forma uma cunha adentrando o canal em sentido N-S. (Figura 1).

Entre as correntes litorâneas de profundidade até 5 metros duas podem ser identificadas como responsáveis pelo equilíbrio existente nas condições locais. A mais importante corre de sudoeste para nordeste com uma velocidade observada de 80 cm/seg (Kvinge, T., 1967:30). A outra, possivelmente uma "contra-corrente" (1) corre de norte para sul a partir da Enseada de Caraguatatuba e é de velocidade inferior. Sua ação seria responsável pela

(1) Informação oral do Eng. Remo Corrêa da Silva, engenheiro-fiscal das obras de melhoramento dos portos de São Sebastião e Ubatuba.

FIGURA 1



Fonte: Marinha do Brasil

formação da cunha referida acima, fazendo infletir a isóbata de 5 metros junto ao continente. A hipótese não é destituída de fundamento. Ela explicaria o duplo assoreamento existente — fluvial e marinho — referido à isóbata de 5 metros, com material detrítico aportado desde a Enseada de Caraguatatuba, tendo como doador o rio Juqueriquerê, uma vez que a contribuição dos pequenos córregos existentes desse lugar até a Ponta do Araçá é diminuta. Explicaria também a manutenção do equilíbrio das condições gerais da dinâmica interna do canal.

Como se confirmando o que foi dito, a análise de sedimentos do fundo do canal realizada pelo Laboratório de Hidráulica da E.P.U.S.P. mostra a presença de material "misto" no local onde se daria a convergência das duas correntes, tendo no lado do continente material "fino-médio", possivelmente relacionado ao assoreamento continental e, ao largo do canal, em maior profundidade, material "médio-fino", coincidindo com a cunha referida à isóbata de 5 metros (Hidráulica, 1965).

Os ventos predominantes no canal são conhecidos há muito, assim como os fenômenos de superfície que provocam. Em 1936 o então Capitão de Corveta Antonio Alves Câmara depunha a respeito: "Embora já há muitos anos fosse conhecedor desse trecho da costa, por aí ter passado ou mesmo ter permanecido diversas vezes, foi no ano próximo passado, como Chefe da Comissão incumbida de levar a efeito o seu levantamento hidrográfico, que tive melhor oportunidade para um estudo mais detalhado, sob o ponto de vista de sua navegação e ancoragem, bem como para observá-lo em variadas condições de tempo.

"Confirmo plenamente o que disse o Exmo. Sr. Almirante Amphiloquio Reis, respondendo aos quesitos por V. S. formulados em carta a ele dirigida, desejando que fique bem claro a não existência do fenômeno da ressaca no canal, no longo trecho que vai da ponta do Araçá à das Canas.

"Somente as vagas do SE, as mais duradouras, vão quebrar-se de encontro à costa, entre a ponta do Toque-Toque e o Gaecá, refletindo-se na costa fronteira entre as pontas da Sela e Ribeirão, e produzem o fenômeno em apreço, mesmo assim somente quando se apresentam alterosas, após haver reinado mau tempo na costa.

"Os ventos desde o S até WSW encanam pelo boca S do canal, dando a impressão de ventos do SW para quem se acha no seu interior; mas, os que sopram realmente dessa última direção são os mais duradouros e violentos, não levantando, entretanto, muito mar que logo se acalma ao cessar da causa.

"Essas pequenas vagas corridas, comumente chamadas de *carneirada*, tangenciam a ponta do Araçá na direção geral do NE, dei-

xando um remanso na área para dentro dessa linha em frente à cidade de São Sebastião.

"Várias vezes estivemos fundeados em frente a ela em fundo médio de 9 metros, por ocasião de mau tempo (vento de SW) e conquanto sentíssemos a violência do vento poudo o navio ficar com as suas embarcações arriadas e protegidas pela ponta do Araçá.

"Os ventos de N e E que entram pela boca N do canal, são de menor intensidade e seguem sempre a direção do seu eixo.

"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 cêrca de meio quadrante.

"Os ventos do SE são pouco sentidos aí, devido ao alteroso paredão apresentado pela grande Ilha" (Câmara, A. A., 1936:56/7).

Cabe acrescentar à observação feita em 1936 a ocorrência do vento NW, violento mas efêmero.

È possível que dentro do canal não ocorra o mecanismo de brisas em razão das condições topográficas referidas antes. Só os ventos que penetram o canal parecem produzir fenômeno semelhante, não existindo estudos a respeito para confirmar a suposição.

As marés desenvolvem-se dentro de uma amplitude máxima de 3 metros (D. N. P. V. N., 1971) e as cheias podem alcançar esporadicamente trechos costeiros das pequenas planícies sedimentares. Ocorrem também vazantes acentuadas que deixam a descoberto os baixios, particularmente entre o Bairro de São Francisco e a Ponta do Araçá.

São essas as condições naturais gerais do canal de São Sebastião que lhe dão por isso vantagens superiores às dos portos de Vitória, Santos e Paranaguá, no que diz respeito à circulação marítima.

Essas condições favoráveis de sítio portuário tornaram possível sua utilização de modo permanente desde o início da colonização dessa região tropical.

No século XVII o cultivo no local do açúcar e de outros produtos foi suficiente para que o canal de São Sebastião apresentasse contínuo movimento de embarcações. "È assim que, nos relatórios e mapas esparsos, do pôrto da Vila de São Sebastião, na 2ª metade do século XVII, encontram-se os registros da estadia frequente de embarcações na rota Rio-Santos, parando para descarregar peças de fazenda, pipas de vinho ou carne-sêca (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" (França, A., 1951:133).

A fase da cana-de-açúcar, considerada a maior parte do litoral vicentino, durou pouco tempo e não chegou a ter a importância do Nordeste (Petroni, P., 1965:21). Essa decadência do açúcar tem sido interpretada de várias maneiras; estaria relacionada à posição geográfica do litoral vicentino em relação ao Nordeste, tendo em vista os mercados consumidores da Europa, na época (Ellis Júnior, A., 1946:9/12) ⁽²⁾; também foi atribuída à exiguidade do espaço agrícola, agravada pela natureza dos solos e clima pouco adequados, levando-se em conta os sistemas agrícolas então utilizados (Petroni, P., 1965:22). Deve ser lembrado o possível efeito da preocupação com o *apresamento* e a busca de metais preciosos, motivos suficientes para a colonização vicentina adentrar o Planalto.

Contudo, a mesma incursão ao interior que afetaria as populações litoraneas traria a estas benefícios indiretos com a redefinição das funções portuárias dos núcleos urbanos.

Em vista disso, nos fins do século XVII e início do XVIII a vida costeira reanimou-se com a descoberta do ouro em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, passando as localidades do litoral a servirem de elementos de articulação entre as áreas de mineração e o Exterior (Petroni, P., s/d:14). Os caminhos percorridos pelo ouro corresponderam a velhas trilhas indígenas (Lecocq Müller, N., 1969:22).

A partir de 1710, com a abertura do *caminho novo*, ligando por Lorena as áreas de mineração diretamente ao Rio de Janeiro e com a elevação de São Paulo à Vila em 1713, o Vale do Paraíba Paulista entrou em declínio e o litoral deve ter sofrido êxodo demográfico (Petroni, P., s/d:14/5).

No século XVIII, além das atividades anteriores — cultura de cana-de-açúcar, arroz, mandioca — a pesca à baleia fez surgirem as armações (Bruno, E. da S., 1957:9; Ellis, M., 1969:50).

No século XIX o Litoral Norte conheceria fase de maior prosperidade com seu ingresso no ciclo cafeeiro. O café seria responsável pela abertura do caminho do Padre Dória, ligando São Sebastião a Salesópolis e pelo caminho ligando Ubatuba a São Luiz do Paraitinga, ambas no reverso da Escarpa e que, na época, tinham condições de estradas.

Até meados do século XIX o Litoral Norte produziria maior quantidade de café que a região de Lorena, então a maior área

(2) A tese da posição geográfica foi recentemente reafirmada em relação à própria Capitania de São Paulo (Holmes, O., 1971:47).

QUADRO I

Produção de café no Litoral Norte e Região de Lorena (Silveiras, Piquete, Cruzeiro, Guaratinguetá e outras localidades), em arrobas.

	1836	1854	1886	1920
São Sebastião	42.845	86.000	600	—
Ihabela	10.289	112.500	4.000	3.020
Ubatuba	31.000	99.500	5.000	153
Subtotal	84.134	298.000	9.600	3.173
Lorena	33.649	125.000	50.000	45.293
Total	117.783	423.000	59.600	48.466

Fonte: Milliet. S., 1941:42

produtora do Vale do Paraíba Paulista, exportando tanto a sua produção como a do Vale para o Rio de Janeiro. (Quadro I)

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* 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. Acrescente-se a derrocada do regime servil não se beneficiando o Litoral Norte com a substituição do braço escravo pelo do imigrante.

A análise sumária do período de 300 anos decorridos do aparecimento do núcleo de São Sebastião, por volta de 1600, até 1900 mostra que a Escarpa da Serra do Mar, se dificultou as relações com o Planalto, não foi obstáculo a essas relações com o ouro e o café, quando em uma economia basicamente de exportação de matérias primas e produtos tropicais (Prado Júnior, C., 1956:23) o valor do produto compensou as dificuldades da circulação terrestre.

Em todo esse período as condições do ancoradouro de São Sebastião foram importantes para a vida regional e nacional.

A primeira referência à organização efetiva do espaço portuário, que foi encontrada, é de 1910. O observador dizia, então: "Distante da praia uns 200 metros, existe uma muralha em quadro, que está ao nível do chão, e informou-me moradores, que, era isto antigamente um pequeno mercado, e que tinha uma escada de 5 ou 6 degraus, onde atracavam as canoas, o que quer dizer que como no litoral Sul esta parte vai (se bem que mais demoradamen-

te) tomando terrenos ao mar, o que é lógico devido a pouca influência das marés no canal" (Schmidt, C., 1910:19). (3)

A vida em São Sebastião e arredores, no início do século XX, foi detalhadamente descrita, tendo sido constatada decadência em relação à fase anterior (C.G.G., 1911:III). Enquanto outras áreas do Estado viveriam fases de grande euforia, acompanhando o itinerário do café e da urbanização, o Litoral Norte ficaria marginalizado. As primeiras vinculações mais duradouras com o Planalto foram pois consequência dos surtos de prosperidade ligados à existência de alguma mercadoria de alto valor comercial nos mercados europeus.

Nesse período São Sebastião ligava-se a Santos e ao Rio de Janeiro por intermédio de um pequeno vapor da Cia. de Navegação Costeira, subvencionado pelo governo estadual e que era responsável pelo abastecimento do núcleo litorâneo. Além dele a população caçara dirigia-se a Santos nas canoas denominadas "vogas".

O observador desse fato, membro da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo fazia referência ao problema dos fretes: "Há, porém, ainda uma consideração. O vapor subvencionado não poderá fazer concorrência em fretes, por ter o grande inconveniente de atracar nas docas e descarregar imediatamente, como não pode deixar de ser, enquanto que as canoas vão ao mercado na villa Macuco, vendendo ahi os generos pouco a pouco, das canoas directamente, ou de um armazem da municipalidade sem despesas extraordinárias. Na volta pouco mais levam as canoas que os barris vazios, porque o commercio desta parte do litoral é quasi que exclusivamente com o Rio de Janeiro, e as mercadorias são trazidas pelo vapor subvencionado" (Hummel, O., 1907:9).

Em 1936-42 seria construído o atual porto comercial. Parece datar também dessa época a reconstrução do pequeno "pier" de atracação de Ilhabela. Uma linha de "ferry-boat" liga o porto comercial à baixada do Perequê, na Ilha de São Sebastião, onde existe pequena ponte de atracação.

O Terminal Marítimo "Almirante Barroso", da Petrobrás, seria inaugurado em 1969.

O conjunto portuário assim constituído está situado na parte mais abrigada do canal, para nordeste de seu trecho mais estreito: Ponta do Araçá-Ilha das Cabras e desenvolve várias funções, principalmente transporte de carga geral, granéis líquidos e sólidos, passageiros, turistas e atividade pesqueira.

(3) É o lugar onde está situado um obelisco na Avenida Altino Arantes.

Hoje, o porto de São Sebastião está sendo mais conhecido em virtude da existência do Terminal Marítimo. O terminal recebe grandes petroleiros que, em razão de seu grande calado, entram no canal por sudoeste. Não obstante, a maioria das demais embarcações pode chegar ao porto pelas duas barras, a sudoeste e ao norte.

Foi dito anteriormente que o assoreamento no canal, ao contrário do que ocorre em Santos, Vitória e Paranaguá não apresenta gravidade em vista do pequeno débito dos córregos da Ilha e do continente, sendo a maior contribuição a oriunda do rio Juqueriquerê, na Enseada de Caraguatatuba, com transporte de sedimentos pela "contra-corrente" mencionada.

Assim, em relação ao trinômio navio-porto-circulação terrestre, o setor mais privilegiado é o primeiro. Os problemas relacionados à tropicalidade e ocupação do solo — desmatamento, pedreiras, urbanização — não apresentaram até agora os mesmos graves resultados que representam para Santos (Araújo Filho, J. R. de, 1969: 41). O segundo, o porto, ressent-se da exigüidade de espaço na planície sedimentar onde se situa a cidade de São Sebastião, que não alcança 3 Kms² (Corrêa da Silva, A., 1971:2), circundada pelos paredões abruptos da Serra do Juqueriquerê. Quanto ao terceiro, a ligação com a hinterlândia é feita por estrada de rodagem que transpõe a Escarpa em Caraguatatuba, sendo a ligação a Santos recente.

O Sítio Portuário de Ubatuba e sua Utilização

A Enseada de Ubatuba é uma das enseadas existentes entre São Sebastião e a baía da Ilha Grande no Estado do Rio de Janeiro. Sua origem é semelhante a já descrita para o canal de São Sebastião, com a diferença de que parecem mais acentuados e evidentes os efeitos da erosão fluvial e os sinais de regressão marinha (maciços insulares ao sul e ao norte da Enseada).

Sua largura máxima é de cerca de 5 Kms, na direção S-N e, na entrada, estreita-se para 2,5 Kms.

O relevo submarino é marcado pela sedimentação marinha e assoreamento fluvial — ribeirões Itaguá, Lagoa, Ubatuba e Indaiá — com cotas de profundidade baixas junto ao continente e inclinação gradativa até a isóbata de 10 metros que passa fora de sua largura menor.

Ao contrário do canal de São Sebastião, cujas profundidades apresentam pouca alteração, a Enseada de Ubatuba mostra pois lento assoreamento.

Não parece apresentar corrente litorânea de importância.

É protegida dos ventos de SW — os mais fortes — pela Ponta Grossa, ao sul. A ação predominante é dos ventos de SE “em qualquer estação do ano e os ventos são fracos ou moderados” (Conti, J. B., 1972:35).

Sua utilização como sítio portuário também ocorreu desde o início da colonização. Conheceu a estadia das embarcações da rota Rio-Santos assim como o apogeu do período açucareiro vicentino. No período do ouro teve importância como porto exportador. Com o café alcançou grande prosperidade no século XIX. É dessa época a abertura da estrada ligando-a a São Luís do Paraitinga, no reverso da Escarpa.

Em 1827 já exportara 10.411 arrobas de café e, no ano seguinte, 18.612. Em 1839, 20.753 (Almeida, P. de, 1947:36).

O apogeu do período cafeeiro no Vale do Paraíba Paulista fez com que nos fins do século XIX Ubatuba tentasse a construção de uma ferrovia ligando-a ao Planalto.

Dessa tentativa sabe-se o seguinte: “Aprovados por Decreto nº 332 de 12 de Abril de 1890 os estudos definitivos, foi prorrogado até 31 de dezembro de 1891 pelo mesmo ato o prazo fixado para começo dos trabalhos de construção.

“Organizada a Companhia Estrada de Ferro Norte de São Paulo, concessionária da referida obra, já o Relatório do Ministério da Agricultura, de 1892, declarava:

“Extensão em construção	151, k 714
“Ramal de S. Luiz	14, k 600
“Total	166, k 214

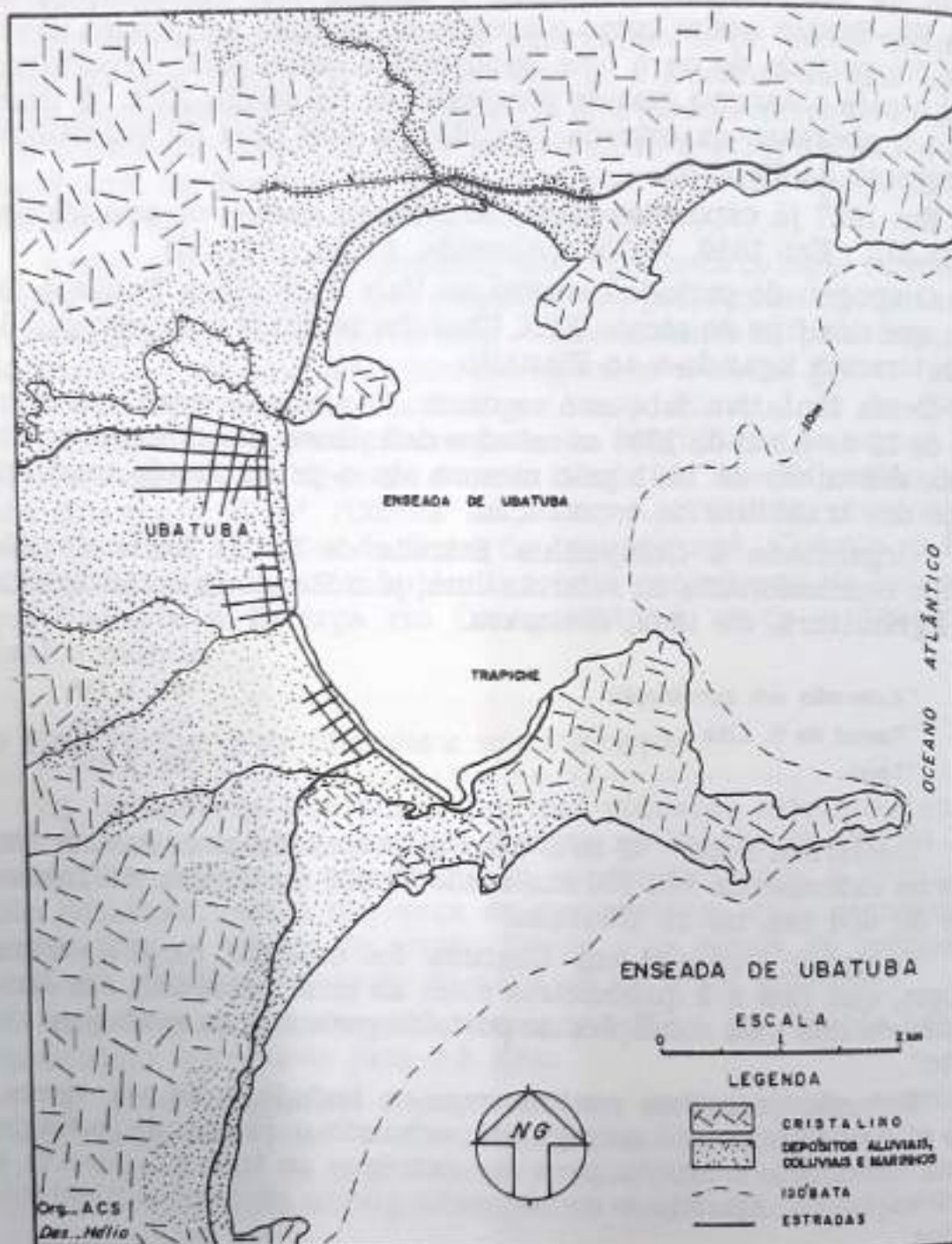
“Declarava mais: “O leito acha-se preparado para receber trilhos na extensão de 16k 500 ms, sendo 9k 900 ms do lado de Taubaté e 6k 600 ms, no de Ubatuba.

“O ponto terminal em Ubatuba foi mudado para a Ponta Grossa, que fica a 2 quilômetros além do local primitivo, em consequência das más condições do porto daquele e boas vantagens do deste”.

“Entusiásticamente continuaram os trabalhos da via férrea, não só nesse ano, como no seguinte, achando-se já grande parte da linha concluída e pronta para ser entregue ao tráfego, quando a sublevação da Armada e consequente guerra civil veio interrompê-los.

“Logo depois, motivos econômicos, dificuldades várias, levaram enfim a Companhia ao estado de falência, com prejuízos totais, arrastando com isso várias fortunas e economias dos mais abastados ubatubenses” (Almeida, P. de, 1947:39).

FIGURA 2



Fonte: Marinha do Brasil

Com as ligações ferroviárias Santos-São Paulo e São Paulo-Rio de Janeiro, Ubatuba já começara a entrar em declínio, acelerado pelo fim do regime servil.

Com uma ligação rodoviária a Taubaté, de caráter precário, tendo como leito antiga via imperial, Ubatuba só conheceria a construção de um pequeno trapiche ao sul da enseada no período 1936-42 sem grande significado econômico na época. (Figura 2).

O período posterior seria o do advento do turismo e também de um melhor aproveitamento do sítio portuário, já na segunda metade do século XX.

O PORTO COMERCIAL DE SÃO SEBASTIÃO

O porto comercial de São Sebastião situa-se ao sul da cidade de São Sebastião, abrigado dos ventos de SW pela Ponta do Araçá, e consiste em um molhe normal à costa com 730 metros de comprimento em cuja extremidade está um "pier" de 50 metros de largura por 150 metros de comprimento. Apresenta 200 metros de cais para calado até 8 metros em águas mínimas, 162 metros para 6 metros de calado e 98 metros para 4 metros de calado (D.N.P.V.N., 1971) (4).

Sua localização resultou de estudos técnicos realizados na década de 30 que levaram em consideração estudos anteriores entre os quais o do engenheiro Casimiro Mottet de 1892 (S.V.O.P., 1941:14).

O projeto deste último previa 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 profundidades variando entre 3 e 5 metros (Mottet, C., 1892). Era um projeto arrojado para a época. Basta lembrar o exemplo de Santos que apenas no fim do século XIX veria inaugurados os seus primeiros 260 metros de cais (Araújo Filho, J. R. de, 1969:66/8).

O porto situa-se, assim, junto ao sítio urbano, correspondendo a uma escolha que não significou modificação de posição no aproveitamento dos espaços utilizáveis do canal junto ao continente.

Em 1907 chamava-se a atenção para o local, o mesmo do projeto Mottet, que seria depois escolhido: "Esta enseada entre São Sebastião e o morro do Araçá é lugar muito abrigado e constituirá talvez, futuramente, o porto de São Sebastião". (Hummel, O., 1907:10).

(4) Estão sendo realizados acréscimos ao molhe junto à praia (1973).

Com efeito, o exame das condições no interior do canal mostra que do ponto de vista da circulação marítima e abrigo e no que diz respeito, ao mesmo tempo, a áreas planas junto ao continente é a melhor localização.

O porto de São Sebastião está localizado a cerca de 100 Kms de Santos, 213 Kms de São Paulo, por rodovia asfaltada em retificação de traçado (1973) e cerca de 260 Kms do Rio de Janeiro.

Sua construção relacionou-se, de modo imediato, às sucessivas crises do porto de Santos e, em particular, à ocorrida no período 1924-25. Essa crise foi recentemente descrita e analisada: "Com o adentrar da década de 1920 e logo após o término da primeira guerra mundial, de novo se refaz o tráfego marítimo, cujo movimento se faz imediatamente sentir no porto paulista, que, já em 1923, ultrapassava 2 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas. É também o período de euforia econômica motivado pela alta do café e conseqüentemente de aumento das importações, provocando, então, o segundo regurgitamento do porto, agora agravado por mais de 2 milhões de toneladas importadas, no ano de 1925.

"A crise eclodiu em meados de 1924 para somente se amainar em setembro do ano seguinte. Mas, foi o necessário para, em menos de 6 meses, causar um prejuízo de cerca de 300.000 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 publicação *A Crise do Porto de Santos* elaborada pela Associação Comercial de São Paulo no ano de 1925" (Araújo Filho, J. R. de, 1969:90/1).

O vulto da crise de 1924-25 tornou a mostrar, como anteriormente, que o problema da ligação ferroviária com a hinterlândia paulista era dos mais graves o que serviria sempre de base para a discussão sobre a necessidade de construção de um novo porto comercial que servisse São Paulo.

Ainda em 1925 argumentava-se a esse respeito do seguinte modo: "A concentração commercial que se exerce em S. Paulo, aqui permanecerá e só haverá vantagem na desconcentração portuária, pois que a situação da Capital, centro commercial do Estado, que recebe e distribui toda a importação e que também concentra grande parte da exportação, é a de uma cidade central, que se pode servir de vários portos, conforme sua conveniência, a exemplo de numerosas outras cidades do mundo, em identidade de condições" (Santos, G. R. dos, 1925:4, Apêndice).

O que se tinha em mente era levar a Estrada de Ferro Sorocabana ao mar. Isso seria feito mais tarde, mas através da extensão de seus trilhos ao porto de Santos através do ramal Mairinque-

Santos. Apesar dessa providência os resultados seriam modestos (Araújo Filho, J. R. de, 1969:93).

Não obstante, cogitou-se também, seriamente, da construção de um novo porto no litoral paulista ao qual chegassem os trilhos da Sorocabana. Assim, pelo decreto federal 17.957 de 21 de outubro de 1927 concedia-se autorização ao Estado de São Paulo para construir e utilizar-se das obras de melhoramentos dos portos de São Vicente e São Sebastião.

O primeiro não viria a ser construído. Quanto ao segundo os acontecimentos políticos e militares de 1930 e 1932 viriam protelar a construção. Só em 1934, revalidada a concessão pelo governo federal, o governo estadual viria dar início aos procedimentos necessários para a construção do porto de São Sebastião (5).

(5) Os decretos relacionados à construção do Porto de São Sebastião foram os seguintes em ordem cronológica: n.º 17.957 de 21 de outubro de 1927, que autorizou ao Estado de São Paulo "a construção, uso e gozo das obras de melhoramentos dos portos de São Vicente e de São Sebastião, na conformidade da lei n.º 1.746 de 13 de outubro de 1869 e do artigo 7.º, parágrafo único, da lei 3.314, de 16 de outubro de 1886" (Federal); n.º 4.347 de 18 de janeiro de 1928, que criou a Comissão de Portos do Estado (Estadual); n.º 4.376 de 15 de fevereiro de 1928, que abriu "um crédito especial de quinhentos contos de réis (500:000\$000), para ocorrer às despesas com o estudo das condições naturais dos portos de São Vicente e São Sebastião, e a realização das obras que forem necessárias para a sua construção" (Estadual); n.º 5.552 de 26 de outubro de 1928, que autorizou o Presidente da República a fazer "aos Estados que o requererem, concessão para construção e melhoramentos de portos situados nas respectivas costas e rios navegáveis do domínio da União" (Federal); n.º 4.750 de 27 de agosto de 1930, que extinguiu a Comissão de Portos do Estado atribuindo suas incumbências à Inspectoria de Estradas de Ferro, Navegação e Aviação, da Secretaria da Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo (Estadual); n.º 19.968 de 8 de maio de 1931 que prorrogou os prazos fixados no decreto n.º 17.957 de 21 de outubro de 1927 (Federal); n.º 23.820 de 2 de fevereiro de 1934 que revalidou o decreto 17.957 de 21 de outubro de 1927 (Federal); n.º 24.599 de 6 de julho de 1934 que autorizou "a concessão de obras e melhoramentos dos portos nacionais, seu aparelhamento e a exploração do respectivo trafego (Federal); n.º 24.729 de 13 de julho de 1934 que aprovou "as cláusulas do contracto de concessão ao Estado de São Paulo, para a construção e exploração do porto de São Sebastião, no littoral desse Estado" (Federal); n.º 23 de 23 de agosto de 1934 que alterou cláusula do anterior, prorrogando o prazo para "os projectos e orçamentos das obras a executar no porto de São Vicente" (Federal); n.º 421 de 8 de novembro de 1935 que prorrogou "até 26 de abril de 1936 o prazo fixado para início da execução das obras e do aparelhamento do porto de São Sebastião, no Estado de São Paulo (Federal); n.º 689 de 13 de março de 1936 que aprovou, "com modificações, o projecto e orçamento na importancia de 4.853:292\$000, das obras a serem executadas no porto de São Sebastião, no Estado de São Paulo em substituição aos aprovados pelo decreto n.º 148 de 4 maio de 1935" (Federal); n.º 7.631 de 23 de abril de 1936 que abriu "à Secretaria da Viação e Obras Públicas o credito especial de 4.853:292\$000 para ocorrer à despesa de construção do porto de São Sebastião" (Estadual); n.º 7.940 de 23 de outubro de 1936 que abriu crédito suplementar à verba do orçamento vigente (Estadual); n.º 3.028 de 27 de agosto de 1938 que prorrogou por dois anos o prazo de construção do porto de São Sebastião e o aumento do orçamento para de 11.798:710\$730 (Federal); n.º 9.538 de 22 de setembro de 1938 que abriu crédito

As obras realizadas, de 1936 a 1942, são aquelas às quais se fez referência anteriormente. Quanto à ligação com o Planalto foi apenas aberta e entregue ao tráfego, em 1939, modesta rodovia estadual não pavimentada.

A ligação ferroviária seria protelada embora seu estudo remontasse a 1892, quando os governos federal e estadual outorgaram concessão à Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a construção de uma estrada de ferro ligando São Sebastião ao Estado de Minas e à ponta de seus trilhos em Jundiá, relacionada ao projeto Mottet já referido (6); em 1896, por iniciativa do Estado, foram executados estudos das linhas São Sebastião e São Bento do Sapucaí, passando por São José dos Campos ou Taubaté (Engenheiros Gonzaga de Campos e Bueno de Andrade); de 1906 a 1908, também por iniciativa do Estado, foi estudada a ligação São Sebastião — Mogi das Cruzes (7); a lei estadual n.º 1.063, de 29-12-1906 outorgou concessão ao Professor Silva Teles para estabelecimento, uso e gozo da Estrada de Ferro de São Sebastião às raias de Minas; em 1912 o Eng.º J. Huet Bacelar e outros requereram concessão para um traçado entre São Sebastião e a estação de

suplementar à verba do orçamento vigente (Estadual); n.º 10.253 de 1.º de junho de 1939 que autorizou nova prorrogação de prazo para término das obras em 26 de outubro de 1939 (Estadual); n.º 4.620 de 2 de setembro de 1939 que aprovou o projeto e orçamento "para o alargamento do molhe e acesso ao cais acostavel do Porto de São Sebastião (Federal); n.º 4.622 de 4 de setembro de 1939 que aprovou projeto e orçamento para "refôrço da estrutura de concreto armado da plataforma dos cais de atracação do Porto de São Sebastião (Federal); n.º 11.778 de 30 de dezembro de 1940 que autorizou "a aquisição de domínio útil, posse e benfeitorias referentes a terrenos de marinha situados em S. Sebastião (Estadual). (Corrêa da Silva, R., 1936-42:302/97).

(6) "Artigo 1. Fica o Governo do Estado auctorizado a mandar abrir concurso, pelo prazo maximo de trez meses, depois de terminados os estudos para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de um metro entre trilhos, que, partindo do porto de S. Sebastião, vá às raias do Estado de Minas, com direcção ao valle do rio Sapucahy, servindo Parahybuna e Santa Branca" (Lei n.º 29 de 9 de junho de 1892). "O Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, atendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, e de acordo com a deliberação do Congresso Nacional, resolve conceder autorização à mesma Companhia para prolongar sua estrada, de Jundiáhy ou do ponto mais conveniente ao porto de S. Sebastião, com um ramal para o de Santos, no Estado de São Paulo..." (Decreto n.º 983 de 8 de agosto de 1892). "A Companhia fica autorizada a construir no porto de S. Sebastião, como dependências da sua Estrada e a ella directamente ligada uma ou mais pontes maritimas, para facilitar o serviço de descarga de materiaes para a sua Estrada, podendo mais tarde utilizar-se das ditas pontes para o serviço de emabrque e desembarque de quaesquer mercadorias, mediante a recepção de taxas approvadas pelo Governo, não constituindo esta concessão privilegio de especie alguma" (Cláusula XIII do Decreto n.º 983). (Corrêa da Silva., 1936-42:307/14).

(7) Esta alternativa viria a ser sempre lembrada, no início, como ferrovia e, mais tarde, quando do advento do automóvel, como rodovia. Recentemente foi aberta ligação rodoviária Caraguatatuba-Salesópolis.

Fama, da Estrada de Ferro Munzambinho, com um ramal que, partindo de São José dos Campos, ou ponto mais conveniente, procurasse entroncar com a E. F. Paulista, nas imediações de Campinas; em 1919 o Estado concedeu direitos ao Eng^o Luiz Pereira Barreto Filho para construir uma ferrovia, entre São Sebastião e Campinas, passando por Mogi das Cruzes; em 1924, surgiria o projeto Francisco de Araújo Feio; em 1925 a Cia Melhoramentos do Litoral substituiu o traçado de 1919 pelo de uma linha que, partindo de Santos, passasse por São Sebastião e Mogi das Cruzes, indo procurar a E. F. Paulista em Jundiá ou Campinas; em 1940 o governo federal estudou uma ferrovia de 1,60 metro de bitola, ligando São Sebastião a Mogi das Cruzes, com uma extensão de 136 quilômetros, em ótimas condições técnicas, sendo a serra do mar transposta com uma rampa máxima de 1% (Corrêa da Silva, R., 1936-42:302/97; Araújo Filho, J. R. de, 1969:93/94).

Como se verifica os projetos apresentavam duas alternativas de traçados: os que buscavam os limites do Estado de Minas Gerais e os que visavam diretamente o centro comercial paulista da Capital.

Cabe mencionar que, em relação à luta para dar a São Sebastião uma ferrovia ligando o litoral de São Paulo a Minas Gerais, após a inauguração, em 1926, do cais do porto de Angra dos Reis, esta localidade do Estado do Rio de Janeiro passaria a ligar-se a Minas, a partir de 1928, por ramal da Rede Mineira de Viação, passando por Barra Mansa, com a função de escoamento da produção de Minas Gerais (Matos, O. N. de, 1949:68). Seria um argumento contra os projetos que visavam os limites de Minas.

Também em outubro de 1925 era superada a crise do porto de Santos desaparecendo as razões de ordem imediata para a construção de ferrovia a outro ponto do litoral paulista (Araújo Filho, J. R. de, 1969:95). Contudo, mais tarde, outras crises do porto de Santos suscitariam outras tentativas não levadas a efeito.

Nascia, assim, um porto sem estrada de ferro — numa época em que a ferrovia consistia complemento indispensável a um porto e praticamente isolado do Planalto.

Terminada a construção, em 1942, só 11 anos mais tarde viria a ser regulamentado seu uso⁽⁸⁾. A inauguração ocorreria em 1955.

(8) "Regulamento da Administração do Porto de São Sebastião. Cap. I. Da Finalidade. Art. 1.º — A Administração do Porto de São Sebastião (A.P.S.S.) criada pela Lei n.º 1.776, de 18 de setembro de 1952, diretamente subordinada à Diretoria de Viação da Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, tem por finalidade a exploração industrial e comercial e o melhoramento do porto de São Sebastião" (Governo do Estado de São Paulo, Decreto n.º 22.518 de 17 de julho de 1953).

Suas características técnicas são as seguintes: amplitude máxima da maré, 3 metros; profundidade média natural, 18 metros, em toda a extensão do canal; canal de acesso com mais de 20.000 metros, de barra a barra; bacia de evolução de 2.000 metros a uma profundidade variando entre 20 e 50 metros; extensão total do cais acostável, 460 metros, com profundidades variando entre 4 e 8 metros em águas mínimas; possui 4 armazéns internos, com uma área de 5.000 m² e um externo, com 3.000 m², num total de 8.000 m²; os pátios possuem 9.000 m²; possui dois guindastes com capacidade de 4,5 toneladas por unidade e 15 empilhadeiras, com uma capacidade variando entre 2,5 e 4 toneladas por unidade (D.N.P.V.N., 1971).

Apesar de só aberto ao tráfego em 1955, São Sebastião não deixou de receber embarcações no período anterior à construção do porto, em continuação à sua função secular natural de ancoradouro. Eis o movimento no período 1910-22, por exemplo:

FIGURA 3



Fonte: D.E.E.S.P. — Anuários

São pequenos navios de carreira servindo passageiros e ao transporte de carga com movimento pouco expressivo (Lisboa, A., 1926:464).

De importante observa-se a queda do movimento e da tonelagem durante a 1ª guerra-mundial com a ocorrência de uma crise entre 1915 e 1917. A recuperação ocorre a partir desse último ano. (9).

Na década de 30 o movimento torna-se mais expressivo embora não existam dados completos para o período: em 1933 são 152 embarcações transportando 342,6 toneladas; em 1934 são 364 embarcações para 294,8 toneladas; em 1937, 397 embarcações para 446,3 toneladas (D. E. E. S. P. — Anuários). Inclui-se aqui o período áureo do embarque de banana para Santos, vinda de Caraguatatuba — fazenda São Sebastião do Frigorífico Anglo S. A. — exportada para o Exterior pela companhia de navegação inglesa "Blue Star Line" (S. V. O. P., 1941:126).

A série de dados disponíveis volta a aparecer em 1940 sem interrupção até o presente. O período foi dividido em duas partes: até a inauguração do Porto de São Sebastião, em 1955 e o seguinte, até 1973. (Figura 4).

O movimento, que apresenta queda e depois aumento do número de navios, mas queda da tonelagem em relação ao período anterior — com exceção do início do período e dos últimos anos — mostra a ocorrência de nova crise relacionada à 2ª guerra-mundial entre os anos de 1940 e 1944. A recuperação, lenta no que diz respeito à tonelagem, ocorre a partir deste último ano. A carga é a mesma já referida.

A principal companhia operando entre Santos e São Sebastião, no período, é a Companhia Santense de Navegação: carga e passageiros. Além dela devem ser referidas, com menor frequência, a Companhia Costeira de Navegação e o Loyde Brasileiro.

A abertura ao tráfego, em 1939, da rodovia estadual ligando o Litoral Norte ao Planalto não afetou o movimento do período.

No período seguinte, o da inauguração e oficialização do porto, a situação modifica-se surgindo as características atuais. (Fig. 5).

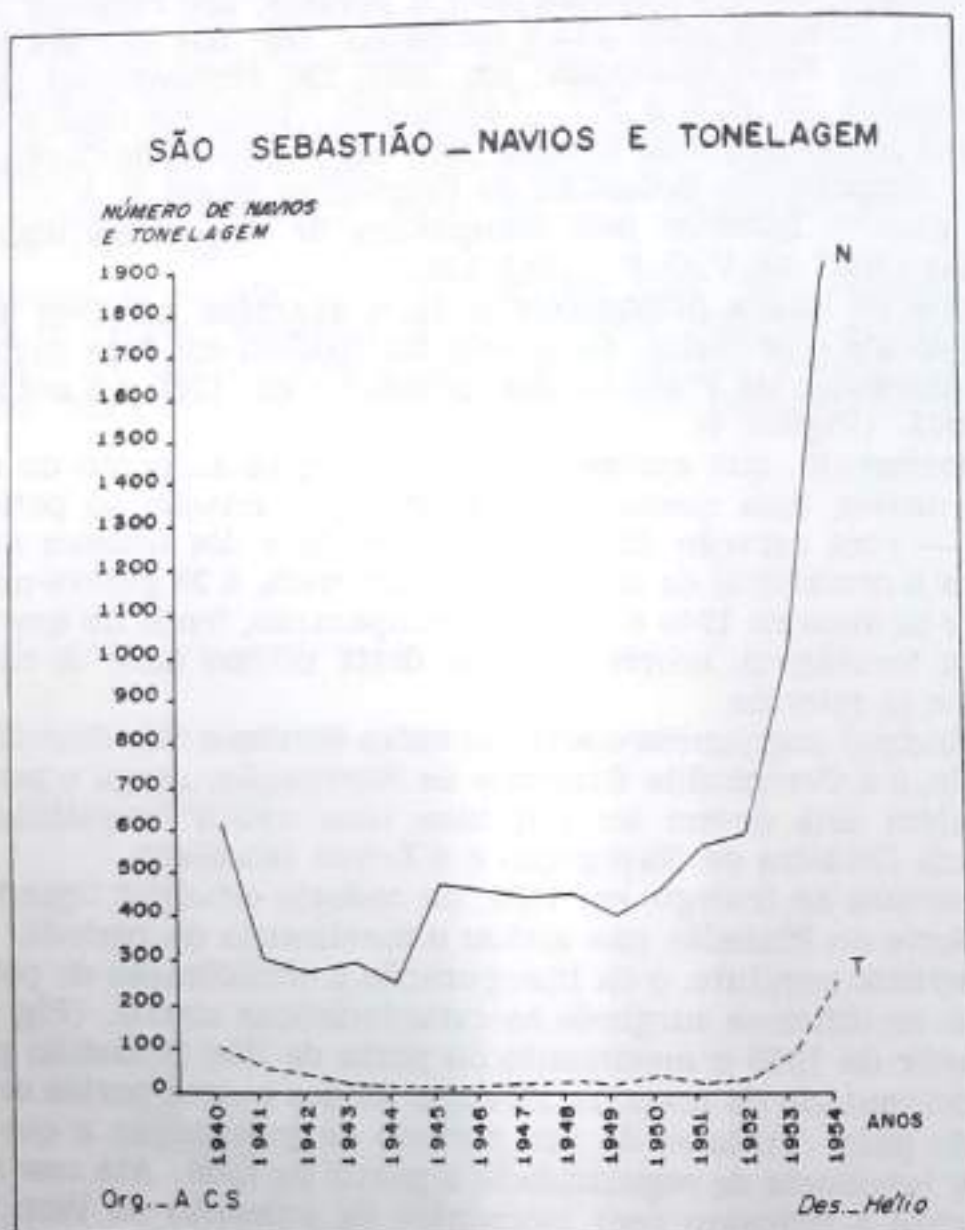
A partir de 1955 o movimento do porto de São Sebastião passa a ser computado de maneira idêntica ao dos outros portos organizados do país. Trata-se de um período de indefinição e que só apresenta tendência de regularidade a partir de 1966. Até esse ano o movimento é reduzido com momentos de aumento no item exportação, relacionados a tentativas de aproveitamento das instalações portuárias existentes.

Uma primeira tentativa aparece em 1957 quando a exportação atingiu 10.516 toneladas (10).

(9) Não foram encontrados dados sobre importação e exportação nesse período. Devem referir-se particularmente a banana, café e aguardente para exportação e abastecimento do comércio local para importação. O movimento inclui pequenas embarcações.

(10) Não foram obtidos dados a respeito da natureza da carga.

FIGURA 4

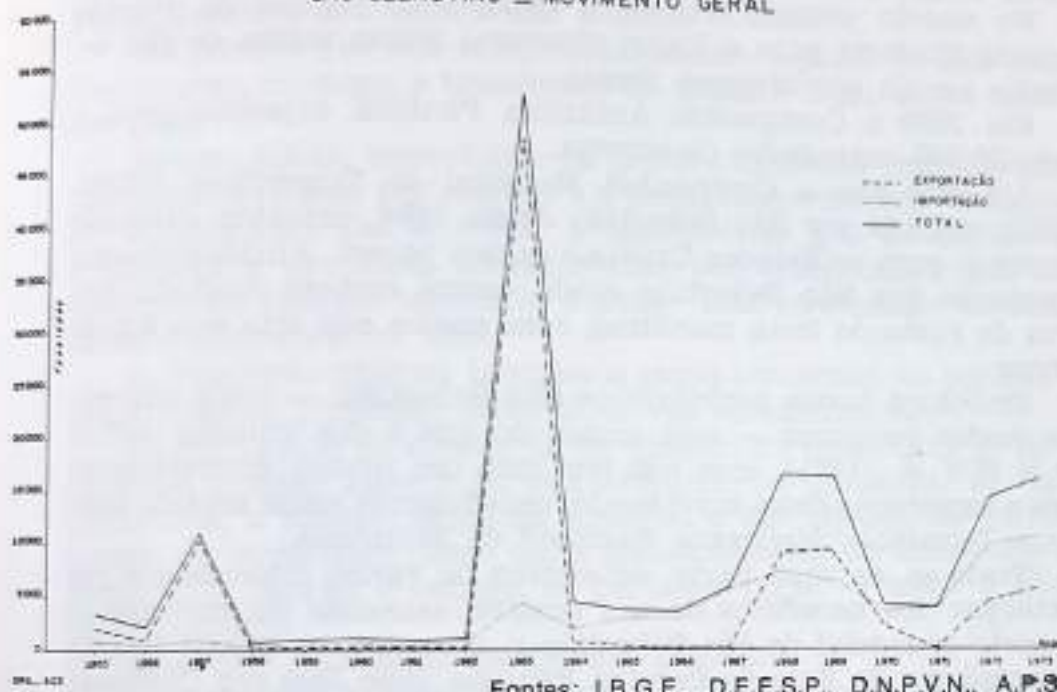


Fonte: D.E.E.S.P. — Anuários

Em 1963, em nova tentativa, com 48.232 toneladas, houve exportação de algodão, madeira e café do Norte do Paraná (o IBC autorizou a exportação dos tipos *Rio* e *Riado*) movimento esse interrompido no ano seguinte, embora a Companhia Melhoramentos

FIGURA 5

SÃO SEBASTIÃO — MOVIMENTO GERAL



de São Sebastião tivesse chegado a construir um armazém no local que foi posteriormente encampado pelo Estado de São Paulo. Nesse ano houve ainda a descarga de 420 tubos de aço sem costura (700 toneladas) para a Petrobrás, destinados às obras de construção do terminal de petróleo além de outros itens de importação.

A partir de 1966 modifica-se a situação. Embora persistam as tentativas de tornar o porto de São Sebastião operacional em escala mais ampla — quando, por exemplo, da ocorrência da interrupção do tráfego da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, em março de 1971, em vista do desabamento de um de seus viadutos na Escarpa da Serra do Mar — o seu movimento, ainda modesto, tende a equilibrar-se um pouco sem desaparecer o caráter de intermitência.

De 1967 a 1969, por força de determinação da Comissão de Marinha Mercante, que proibiu que navios com capacidade inferior a 3.000 TDW operassem nos chamados portos principais, na cabotagem, ocorreu movimento entre São Sebastião e Manaus. A carga geral transportada incluiu manufaturados como produtos alimentícios e bebidas, roupas, tecidos e calçados, material para construção, produtos químicos e farmacêuticos, ferragens, brinquedos, peças e acessórios para autos e tratores, veículos, perfumes e artigos de higiene e toalete, livros e papelaria, material elétrico e plásticos, armas e munições e utilidades domésticas.

A importação correspondeu a produtos primários como borra-cha bruta, juta, castanha, piaçaba, pimenta do reino, destinadas a São Paulo, Paraná e Minas Gerais para firmas diversas.

No mesmo período ocorreu a exportação regular de granito verde de Ubatuba para a Itália (Carrara) numa média de 600 toneladas anuais por diversas firmas.

Em 1969 a Companhia Antártica Paulista exportou para o Norte 40.000 engradados de cerveja.

Até esse ano a Companhia Nacional de Frigoríficos (CONFRIIO), sediada em São Sebastião desde 1964, exportou camarão congelado para os Estados Unidos e outros países. Atualmente sua exportação por São Sebastião ainda ocorre embora limitada por força do custo do frete marítimo, com navios que tem que vir de Santos.

Embora a tarifa portuária de São Sebastião — como em outros portos pequenos — seja menor do que a dos grandes portos (D.N.P.V.N., 1971), esse não tem sido um motivo determinante para a explicação desse movimento, beneficiando nesse sentido apenas o Terminal "Almirante Barroso" da Petrobrás.

Trata-se, de uma parte, do esforço de vários interessados em participar dos benefícios de um possível aumento do movimento do porto comercial de São Sebastião e, de outra, as atuais firmas importadoras do Vale do Paraíba Paulista (São José dos Campos) valem-se dos fretes menores e maior rapidez na descarga embora possam operar — e de fato o fazem — também através de Santos e Rio de Janeiro. É tendência bastante recente, de difícil avaliação. O fato parece estar relacionado à perspectiva de maior industrialização do Vale do Paraíba Paulista.

São elas a Ericsson do Brasil Comércio e Indústria S. A., que importou regularmente material telefônico da Suécia; a Johnson e Johnson S. A. — Indústria e Comércio, que importou celulose da Suécia e a Tecelagem Parahyba S. A. que importou acrilã dos Estados Unidos.

No período julho de 1968 a novembro de 1972 esse movimento foi o seguinte:

QUADRO II

Importação para o Vale do Paraíba Paulista

Cia.	Navios	Tonelagem	Procedência
Ericsson	51	6.727,3 (1)	Suécia
Johnson	2	969,6	Suécia
Parahyba	5	1.179,1	EUA

Fonte: C.N.A.G.A.

(1) Dados incompletos.

Obs. — A Companhia Nacional de Armazens Gerais Alfandegados ampliou sua capacidade de armazenamento para 15.000 m² em São Sebastião em 1973.

Também importaram por São Sebastião nesse período a Du Pont do Brasil S. A., com sede em São Paulo, mercadoria dos Estados Unidos e a Union Carbide do Brasil S. A. a partir de São Paulo, também mercadoria dos Estados Unidos.

No período que está sendo considerado, o porto de São Sebastião operou, ao largo, o transbordo de milho e trigo, o que ocorreu em 1968.

Houve, ainda, importação de peixe e camarão com destino a São Paulo e Santos por rodovia e o pequeno movimento denominado "Acréscimos" que se refere a mercadorias que se destinavam a Ilhabela e que eram transportadas por embarcações até 1967 em vista do pedágio encarecer o frete. Esse movimento iniciou-se aproximadamente em 1959.

A Petrobrás utilizou também o porto comercial no período de construção do terminal, como já se viu anteriormente.

Desde o início da década de 60, quando foi construída ponte de concreto armado sobre o rio Juqueriquerê, no município de Caraguatubá, a rodovia estadual começou a dar tráfego ao trânsito pesado de caminhões. Data daí a predominância do transporte rodoviário — rapidez e entrega de porta-em-porta — sobre o transporte marítimo.

Esse fato influiu no movimento portuário.

Inicialmente o porto ficara isolado e sem movimento por falta de estrada de ferro e de interesse dos governos federal e estadual. Posteriormente, a decisão de melhoria do tráfego rodoviário tornou-se um argumento a mais contra a construção da ferrovia, principalmente se se tem em vista que o movimento portuário nacional é pensado hoje em termos de economia de escala e a curto e médio prazos com os "corredores de exportação".

No período 1955-70 o movimento do porto apresentou-se como segue, quanto à navegação de longo curso e cabotagem, importação e exportação, em valores médios, em três períodos. A comparação visa estabelecer a relação entre o período em que o porto esteve praticamente "parado" (justificando as manchetes de jornais) e a fase que se inicia na década de 60. (Quadro III)

No primeiro período predomina a cabotagem com maior importância da exportação. Trata-se da continuação do movimento anterior do porto, apenas pouco aumentado em virtude do período de euforia que se seguiu à inauguração.

No segundo período a exportação predomina sobre a importação em vista do movimento do ano de 1963, já referido. A operação de Longo Curso predomina sobre a de Cabotagem pela mesma razão.

No terceiro período o movimento de importação supera o de exportação, tendência que poderá acentuar-se no futuro (a tendência manteve-se nos anos de 1971 a 1973), podendo caracterizar-

QUADRO III

Anos	(Toneladas) Movimento Geral (Valores médios)								Total Geral
	Importação			Exportação			Imp. e Exp.		
	LC	C	Total	LC	C	Total	LC	C	
55-60	—	914	914	—	2.402	2.402	—	3.316	3.315,6
61-65	—	2.338	2.338	9.501	790	10.291	9.501	3.129	12.629,4
66-70	1.430	3.831	5.261	754	3.346	4.099	2.183	7.177	9.360,2

Fonte: D.N.P.V.N.

se São Sebastião como um porto regional, embora com movimento interessando à economia nacional e internacional de mercado, através do Vale do Paraíba Paulista. Contribuiu para isso o movimento de Longo Curso, importação, embora predomine a Cabotagem no total. Além das tentativas periódicas de exportação, pesou aqui a importação regular de pescado.

Apesar do aumento do movimento, ocorrido a partir de 1962, o porto trabalha com capacidade ociosa, uma vez que suas condições atuais de carga e descarga podem chegar a pelo menos um movimento de 15 navios e 10.000 toneladas mensais (Jornal da Tarde, 8-3-71) — o que seria um mínimo desejável — operando com tarifas menores do que as de Santos e Rio de Janeiro.

Apesar do aumento do movimento o porto permaneceu deficitário até 1970.

QUADRO IV

Renda das Taxas e Despesas de Exploração (Cr\$ 1.000)

Ano	Renda das Taxas	Despesas	Saldo
1966	38,5	161,8	— 123,3
1967	30,8	242,5	— 211,7
1968	89,5	263,4	— 173,9
1969	260,3	402,8	— 142,5
1970	1.216,4	665,2	+ 551,2

Fonte: D.N.P.V.N., A.P.S.S.

Obs.: O saldo positivo ocorreu em vista de cobrança de taxas de utilização da área portuária (concessão estadual) à Petrobrás, taxas essas que são inferiores às de Santos como já se viu.

QUADRO V

Taxas arrecadadas à Petrobrás (Cr\$ 1.000)

1970	— Tabela "A"	368,8	
	Tabela "N"	800,4	1.167,2
1971	— Tabela "A"	226,0	
	Tabela "N"	598,9	824,9

Fonte: A.P.S.S.

Obs.: As tabelas indicam taxas cobradas por navio ao largo ("A") ou atracado ("N").

Entre os tipos de embarcações computadas pela Administração do Porto de São Sebastião destacam-se com o maior movimento os de pequena cabotagem (pesqueiros e outros), grande cabotagem (carga geral) e os de longo curso (carga geral).

QUADRO VI

São Sebastião — Movimento de Embarcações

Anos	Peq. Cabotagem	Grande Cabotagem	Total
1956	885	977	1.862
1957	762	1.278	2.038
1958	871	1.496	2.367
1959	707	1.262	1.969
1960	534	840	1.374
1961	522	755	1.277
1962	821	402	1.223
1963	2.852	257	3.109
1964	1.685	171	1.856
1965	2.606 (*)	120 (*)	2.726
1966	2.722 (*)	150 (*)	2.872
1967	2.367	275	2.642
1968	3.834	103	3.937
1969	2.135 (*)	84 (*)	2.219
1970	1.499	13	1.512
1971	1.450	35	1.485

Fonte: D.N.P.V.N., A.P.S.S.

Obs.: A segunda coluna inclui grande cabotagem e longo curso.

(*) Dados não exatos.

O movimento denominado cabotagem caracterizava-se, de 1956 a 1966, da seguinte forma: grande cabotagem — mais de 600 toneladas de carga; pequena cabotagem — de 150 a 600.

xo de 150 caracterizava-se o "cutter", pequena embarcação. (A.P.S.S.).

A partir de 1966 a caracterização passou a ser a seguinte: grande cabotagem — calado variando de 3,5 a 5 metros ou mais; pequena cabotagem — calado variando de 2,5 a 3,5 metros para navios atracados. (A.P.S.S.).

Na coluna pequena cabotagem a maior parte das embarcações são de pesca. O volume aumenta muito a partir de 1963 declinando a partir de 1970.

No período 1968-70 o volume de pescado desembarcado em São Sebastião foi, em toneladas, o seguinte: 1968 — 4.044; 1969 — 2.314; — 1970 — 1.551. As espécies capturadas nesse período foram: bonito, cação, carapau, corvina, espada, goete, pescada, sardinha e os classificados como "outros" e "mistura". Do total a sardinha entrou com 78,3% em 1968, 61,7% em 1969, 52,5% em 1970 e 36,7% em 1971. O declínio tem como contrapartida o aumento ocorrido na participação das espécies de camarão, que entram na categoria crustáceos. (SEPLAN, 1972:4/19 e 4/21).

O movimento de grande cabotagem já foi descrito anteriormente. A queda no número de embarcações refere-se ao aumento de calado e tonelagem, não significando diminuição do movimento portuário como foi visto.⁽¹¹⁾

No panorama portuário nacional, adotando-se como critério o movimento geral, o porto de São Sebastião, tomado isoladamente, aparece situado entre os portos que se denomina aqui de "muito pequenos". Para dados de 1970 os portos organizados assim se classificavam, excluídos os terminais: (Quadro VII).

São Sebastião aparece em 24º lugar, justificando a expressão "porto parado" utilizada pela imprensa.

Além desses portos organizados aparecem ainda os seguintes na relação do conjunto portuário brasileiro computados pelo D.N.P.V.N. para o mesmo ano: (Quadro VIII).

Nesse caso São Sebastião passa para 29º lugar em 35 portos.

Apesar de situado em 24º lugar quanto ao movimento geral, em relação aos portos organizados, a situação de São Sebastião, até 1969, não era diferente da de 9 portos cujo saldo financeiro era negativo nesse ano, incluindo-se entre eles um grande, de acordo com a classificação aqui feita: Rio Grande. Dos com saldo positivo aparecem 8 com menos de Cr\$ 1.000.000,00 e apenas 7 com saldo superior a esse montante.

Analisando-se a situação atual dos portos brasileiros verifica-se que Salvador (1891) e Santos (1888) possuem concessões que

(11) O número de navios não é um bom índice de avaliação, dependendo também das características de cada porto. (Cf. D.N.P.V.N., "Movimento de embarcações", 1970:7).

QUADRO VII

Portos	Movimento em 1.000 t	
1 — Rio de Janeiro	22.454,3	multo grandes
2 — Santos	11.745,0	
3 — Porto Alegre	3.707,0	grandes
4 — Vitória	3.563,9	
5 — Paranaguá	2.739,7	
6 — Recife	2.678,2	
7 — Rio Grande	2.636,7	
8 — Aracaju	1.584,5	
9 — Belém	1.207,3	
10 — Manaus	976,4	médios
11 — Mucuripe	949,5	
12 — Imbituba	905,2	
13 — Maceló	828,4	
14 — Itajaí	553,0	
15 — Salvador	552,2	
16 — Pelotas	328,2	pequenos
17 — Ilhéus	287,1	
18 — Cabedelo	234,0	
19 — Antonina	222,9	
20 — Angra dos Reis	222,2	(*)
21 — Niterói	167,6	
22 — Natal	147,6	
23 — São Francisco do Sul	139,8	
24 — São Sebastião	4,2	multo pequenos
25 — Laguna	1,6	

Fonte: D.N.P.V.N.

(*) Dado de 1969.

QUADRO VIII

Portos	Movimento em 1.000 t
26 — São Luís - Itaqui	315,3
27 — Corumbá	115,4
28 — Aracati	46,1
29 — Camocim	35,5
30 — Florianópolis	16,9
31 — São Borja	3,5
32 — Tutóia	3,0
33 — Luís Corrêa	1,4
34 — Parnaíba	0,7
35 — João Pessoa (*)	—

Fonte: D.N.P.V.N.

(*) Sem dados mencionados.

datam do século passado. Nos casos de Vitória, Niterói e Angra dos Reis, datam de 1925. Os demais são posteriores a 1930 (Natal, Cabedelo, Recife, Aracaju, São Sebastião, Paranaguá, Antonina, São Francisco do Sul, Imbituba, Laguna, Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas), com exceção dos de autorização recente ou modificação

de situação após 1963 (Manaus, Mucuripe, Maceió, Ilhéus, Rio de Janeiro e Itajaí). (D.N.P.V.N., 1970).

São Sebastião, embora com concessão desde 1927, como se viu anteriormente, só foi construído a partir de 1936 e aberto ao tráfico em 1955.

Os pequenos portos brasileiros tiveram uma de suas primeiras concessões apoiadas pela Lei nº 1.746 de 13 de outubro de 1869, modificada apenas em 1886. (Corrêa da Silva, R., 1936-42:302/6).

Só em 1934 ocorreria mudança significativa na legislação portuária e só recentemente ocorreu nova modificação.

A lentidão das mudanças na legislação e na estrutura portuária apresentada na relação do movimento geral reflete a problemática geral do país subdesenvolvido com suas enormes disparidades regionais. Durante séculos a vida brasileira foi apenas uma vida ribeirinha ou costeira em relação a suas dimensões continentais.

As modificações ocorridas nas últimas duas décadas na economia brasileira e a ênfase dada à produção em unidade de escala fizeram com que alguns desses portos continuassem estagnados, acentuando-se as distorções, enquanto outros se beneficiassem por sua posição geográfica.

No Sudeste brasileiro foram estes os casos de Vitória, com o terminal de minério de ferro de Tubarão; Angra dos Reis, desde 1928, com o ramal da Rede Mineira de Viação e em 1946 com o terminal de importação de carvão para Volta Redonda; e de São Sebastião com o terminal marítimo de petróleo da Petrobrás.⁽¹²⁾

A evolução da situação analisada permite afirmar que o porto de São Sebastião, num primeiro momento, apresentou-se como um dos portos do espaço geoeconômico metropolitano português colonial ("apresamento", culturas comerciais de exportação, importação de braço escravo e exportação de ouro); num segundo momento foi parte do espaço geoeconômico nacional dependente (produtos primários e matérias primas: café, banana, aguardente); num terceiro momento, o atual, está caracterizando-se, alternadamente, como um porto importador de matérias primas e manufaturados que servem a um espaço geoeconômico nacional e internacional industrializado, localizado dentro do território brasileiro, caracterizando-se uma hinterlândia que extravaza os limites regionais locais, ou repetindo a situação anterior de dependência, com a exportação de produtos primários para o mercado externo desenvolvido.

(12) No primeiro semestre de 1973 veio a público a notícia da elaboração de um "Estudo de Viabilidade Econômica do Porto de São Sebastião", elaborado pela BRASCONSULT, encomendado pelo Governo do Estado de São Paulo. Em 1974 o CONSÓRCIO PLANAVE elaborou novo estudo.

Essa situação de transição não se definiu ainda apesar do advento do terminal marítimo de petróleo da Petrobrás (TEBAR).

O TERMINAL MARÍTIMO DE PETRÓLEO DA PETROBRÁS

O Terminal Marítimo da Petrobrás (TEBAR) situa-se ao norte da cidade de São Sebastião e é um grande terminal de óleo cru do Atlântico Sul.

Construído de 1961 a 1969 ocupa uma posição junto ao sítio urbano menos condicionada pelas condições de abrigo aos ventos no interior do canal de São Sebastião do que pela necessidade de utilização de suas grandes profundidades e das áreas planas no continente.

Consiste em uma ponte de acesso normal à costa com um comprimento de 1.200 metros e duas secções em L, uma de cerca de 300 metros, em direção nordeste e outra de cerca de 500 metros em direção sudoeste. A primeira alcança uma profundidade natural de 18 metros na parte externa o que permite a atracação de navios de até 115.000 TDW. A segunda alcança uma profundidade natural de 30 metros na parte exterior e permite a atracação de navios de até 300.000 TDW. O terminal pode operar a descarga de 4 navios simultaneamente.

O terminal conta com um cais de atracação para dois modernos rebocadores, estação de armazenamento (parque de tanques com cerca de 1.105.000 m³) e bombeamento, dois oleodutos (um demandando Cubatão — com capacidade inicial de bombeamento de 43 mil m³/dia e outro Paulínia — com capacidade inicial de 28 mil m³/dia, no Estado de São Paulo) e área de administração. Excluídos os oleodutos a área ocupada pelo terminal em terra era de 486.292 m² até a inauguração em 1969. Em 1971 a Petrobrás desapropriou área de 169.783 m² para ampliação, atingindo um total de mais de 650.000 m² atualmente. (Folha da Baixada, 27-4-1969; Prefeitura de São Sebastião, 1972).

Sua localização em São Sebastião está diretamente relacionada à evolução mundial do transporte marítimo de petróleo e através dela a muitos outros problemas.

A discussão do assunto iniciou-se ainda em 1954, um ano após a criação da Petrobrás, um ano antes da inauguração da Refinaria "Presidente Bernardes" em Cubatão em 1956 e prolongou-se até 1957.⁽¹³⁾

(13) A localização da R.P.B. na Baixada Santista ocorreu "atendendo ao empenho manifestado por grupos econômicos de São Paulo". A outra opção, não aceita pelo Conselho Nacional do Petróleo, era o Rio de Janeiro. (Goldenstein, L., 1972:126).

Inicialmente 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.

Como isto ocorreria fora da área de concessão da Cia. Docas de Santos esta opôs-se em vista do prejuízo financeiro que teria. (14)

Na ocasião, 1954, a Petrobrás solicitou do Governo Federal seu pronunciamento a respeito de duas soluções possíveis: 1) construção de um terminal oceânico e 2) adaptação do porto de Santos às exigências do tráfego de petróleo, sendo favorável à primeira solução pelos seguintes motivos:

- "a) facilidade e rapidez da execução;
- b) existência de financiamento em US\$ oferecido pela ESSO EXPORT CORPORATION; e
- c) benefício de 8 cts americanos por barril de petróleo transportado."

A Cia. Docas objetava da seguinte maneira:

- "a) desorganização financeira de uma Companhia de Utilidade Pública que há 60 anos tem acompanhado satisfatoriamente o desenvolvimento econômico da região servida pelo porto de Santos;
- b) possibilidade de se construir, dentro do prazo adequado, um terminal abrigado e de se dragar o canal da barra, para permitir acesso a petroleiros, até 45.000 ton. peso morto; e
- c) maior segurança e economia da operação do terminal abrigado, a qual seria independente das condições do mar." (Cia. Docas de Santos, 1957:55/6).

Em 1954 o Governo Federal autorizou a construção do cais da Conceiçãozinha e demais obras necessárias à conclusão e operação de um terminal de petróleo, inclusive a dragagem do canal de acesso, que, na barra de Santos, tem a profundidade de cerca de 8 metros em águas mínimas. (15)

(14) Esta objeção tinha fundamento se vistas as coisas do ângulo restrito da Cia. Docas de Santos. Até antes de 1969 a receita do porto de Santos com o petróleo representava "mais de 2/3 do movimento" (Goldenstein, L., 1972:53).

(15) O cais da Conceiçãozinha seria posteriormente inaugurado como terminal de granéis sólidos. Quanto à dragagem, projetou-se para 13 metros "a fim de permitir a entrada de navios de 45.000 dwt (calado 11,43 metros) com qualquer maré, de 60.000 dwt (calado 12,36 metros) na maré média e de 84.000 dwt (calado 14 metros) na maré alta". (Nunes, C., R., 1958:5).

A evolução da industrialização do país, que provocou o aumento da demanda interna de petróleo e derivados e a evolução da capacidade internacional dos petroleiros, destinada a reduzir o custo dos fretes, alterou em poucos anos a questão.

Em 1958, enquanto os navios novos da FRONAPE atingiam a capacidade máxima de 33.000 TDW, construiu-se, já no ano anterior, o então maior petroleiro do mundo, com 85.815 TDW (Petrobrás, 1957:15) e que logo depois participou da operação de transbordo de petróleo para navios menores no canal de São Sebastião, navios esses que, de menor calado, entravam na barra de Santos.

Nessa época era o seguinte o número de navios em construção e respectiva capacidade de carga no mundo, segundo dados de Davies & Newman Ltd, Londres (Nunes, C. R., 1958:10).

QUADRO IX

Distribuição de TDW por grupos de petroleiros

TDW	7000 a 9999	10000 a 12999	13000 a 15999	16000 a 18999	19000 a 23999	24000 a 39999	40000 a 79999	80000 e mais	SOMA
Em serviço e lançados.	141	431	342	1028	303	484	62	7	2.798
Em constru- ção e con- tratados.	6	2	19	53	141	321	337	7	877

Fonte: Nunes, C. R., 1958

A tendência de aumento do tamanho dos navios, que se pode observar acima estava relacionada ao problema dos fretes, como se disse: "Os fretes marítimos são função, principalmente, de dois fatores: custo de operação e disponibilidade de tonelagem para o transporte". (Nunes, C. R., 1958:5).

Iniciou-se em 1957 a referida operação de transbordo de petróleo de navios maiores para navios menores com alto custo operacional pois eram pagas duas tarifas aduaneiras, uma em São Sebastião (concessão estadual) e outra em Santos (concessão da Cia. Docas), o que ocorreria até 1969, data da inauguração do terminal em São Sebastião. A capacidade operacional era, então, baixa, e onerosa.

Em 1961, pelo Decreto nº 50.555 o Governo Federal autorizou a Petrobrás "a instalar e operar no Canal de São Sebastião, no litoral do Estado de São Paulo, um terminal marítimo de carga e descarga de petróleo bruto e derivados, de produção nacional ou estrangeira". (Art. 1º).

No ano seguinte já a Petrobrás encomendava a construção de navio de 105.000 TDW.

Ao mesmo tempo que construía o terminal a Petrobrás iniciava as obras do oleoduto para Santos em direção à Refinaria "Presidente Bernardes", em Cubatão, numa extensão de 120 kms. Este oleoduto passaria também, mais tarde, a servir à Refinaria União, em Capuava, ambas no Estado de São Paulo.

A inauguração do terminal ocorreu em 1969, cessando então a operação transbordo, sendo que mais tarde Santos passaria a operar com pequenos navios (O Estado de S. Paulo, 22-5-1973).

Em 1970 a Petrobrás iniciou a construção do oleoduto demandando a refinaria de Paulínia, no Planalto, então em construção nas vizinhanças da cidade de Campinas, com 225 kms de extensão e que ficaria concluído no ano de 1971. Posteriormente seria construído ramal para derivados demandando Barueri. Esta refinaria serve a uma região econômica que abrange, além de São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais e Paraná, representando em termos de consumo 43% do mercado nacional de derivados de petróleo. (Posto de Serviço, 1972:14).

Até 1973 o movimento do TEBAR havia sido o seguinte:

QUADRO X

Movimento de Navios e Petróleo (1.000 t)

Anos	Navios (1)	Tonelagem	
		Importação	Exportação
1957 (2)	—	276,1	—
1958	50	647,4	—
1959	116	935,0	—
1960	236	1.430,1	—
1961	299	1.757,1	—
1962	261	1.819,2	—
1963	313	1.792,2	—
1964	370	1.864,2	—
1965	361	2.697,4	—
1966	390	2.445,1	—
1967	390	2.763,3	—
1968 (3)	394	3.109,8	—
1969	177	6.005,3	—
1970	176	7.199,8	16,0
1971	175	8.810,0	70,0
1972	226	12.111,7	44,0
1973	305	20.444,5	1.789,5 (4)

Fonte: A.P.S.S.

(1) Petroleiros estrangeiros e "aliviadores" nacionais.

(2) O transbordo iniciou-se em 21-2-57 mas não foram obtidos dados.

(3) O terminal começou a operar em outubro de 1968.

(4) São diversos tipos de óleos exportados para Argentina, o Uruguai e principalmente a Itália em operações comerciais.

Nesse período a TDW mundial dos petroleiros também aumentou, chegando em 1972 a superar 400.000 toneladas, o que corresponde a um calado de aproximadamente 28 metros.

Na previsão desse fato a Petrobrás providenciou a dragagem para 30 metros desde a altura do farol dos Moleques, na barra de SW, até 14 kms para o interior do canal. (O Estado de São Paulo, 23-4-1972), visto que a profundidade natural oscilava aí em torno de 20 a 25 metros, como se viu no estudo do sítio portuário.

Os terminais constituem a forma mais moderna de organização portuária. No caso do TEBAR, em relação ao trinômio navio-porto-circulação terrestre os setores privilegiados são o primeiro e o último. O canal não apresenta, para as condições atuais e em virtude da providência referida acima, grande problema. As profundidades são grandes e a bacia de evolução é bem ampla. A circulação terrestre é feita pelos oleodutos, cujas estações de bombeamento e as de aquecimento (para o óleo parafinoso) permitem um escoamento adequado do óleo bruto. Quanto ao parque de tanques e demais unidades de operação a pequena planície costeira sedimentar de São Sebastião poderá apresentar problemas no futuro, embora talvez esses parques possam situar-se no Planalto, salvo impedimentos técnicos. Isto está relacionado ao aumento da capacidade refinadora das unidades de Cubatão, Capuava e Paulínia e ao aumento da demanda de derivados. Acresce que a Petrobrás está construindo nova refinaria em São José dos Campos.

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 muito 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.

O ENTREPOSTO PESQUEIRO DE UBATUBA

O pequeno entreposto pesqueiro de Ubatuba localiza-se ao sul da enseada do mesmo nome abrigado dos ventos de SW por um pequeno maciço insular, no local de águas mais profundas do seu interior. Consiste em um pequeno trapiche de concreto armado apoiado em tubulões com cerca de 32 metros de comprimento e um pequeno "pier" de 20 metros para receber embarcações de até 4 metros de calado (S.V.O.P., 1941:134).

O projeto de construção, executado entre 1940 e 1942, previa a ampliação do pequeno porto.

Anteriormente o porto de Ubatuba funcionava na barra do rio Grande de Ubatuba junto ao núcleo histórico da cidade onde existe hoje uma colônia de pescadores. O aumento de calado dos navios de pequena cabotagem e o problema dos fretes foram os motivos da decisão pela localização atual.

No relatório feito na época dizia-se o seguinte: "Realmente, conservar a antiga situação, perfeitamente justificável na época em que no tráfego portuário se empregavam exclusivamente canoas e pequenas embarcações que faziam o transbordo de mercadorias para os hiates e barcos ancorados ao largo, sobre perder as vantagens citadas, exigiria a abertura do canal do rio Grande por meio de dragagens, não só encarecendo desnecessariamente o projeto, mas sobretudo onerando o custeio futuro do porto com um serviço indispensável de conservação permanente das profundidades, sacrificadas por um assoramento inevitável.

"Verdadeiro braço de mar, emaranhado de canais sujeitos à influência exclusiva das marés, o rio Grande de Ubatuba, sem descarga própria que assegure às correntes de vasante predominância necessária à formação de um estuário, oferece em miniatura o problema das barras de laguna em que não desembocam cursos de águas notáveis, cuja profundidade só é possível, em geral, aumentar e manter por meio de dragagem que a obra projetada não comportaria" (S.V.O.P., 1941:133).

Antes da construção do trapiche e antes das ligações rodoviárias hoje existentes Ubatuba teve um movimento grande de embarcações para a época, relacionado à exportação de frutas, principalmente a banana, e importação de manufaturados e gêneros para o comércio local. Como São Sebastião, Ubatuba foi parte do espaço metropolitano colonial português e parte do espaço de economia dependente do período posterior (exportação de matérias-primas e produtos tropicais e importação de manufaturados).

Veja-se por exemplo, o período 1921-23:

QUADRO XI

Ubatuba — Movimento de Embarcações e Tonelagem

Anos	Embarcações	Tonelagem
1921	30	32,860
1922	15	4,122
1923	17	6,610

Fonte: Lisboa, A., 1926:454

O trapiche hoje existente ficou sem movimento durante muito tempo. Em 1964 foram transferidos da cidade para lá o entreposto

e a câmara frigorífica para fabricação de 400 pedras de gelo a fim de centralizar ali a descarga do pescado e o embarque de gelo. (O Estado de São Paulo, 26-9-1972).

Em setembro de 1972 o CEAGESP e a SUDELPA estudaram a possibilidade de construir ali "terminais para a descarga de pescado, ancoradouro de iates e embarcações de porte médio, uma grande fábrica de gelo, câmara frigoríficas, seção de embalagem, pátio de manobras, guindastes e esteiras rolantes (...)" (Folha de São Paulo, 21-9-1972).

Mas, no mesmo ano, o Governo Estadual passou a pretender construir um terminal pesqueiro também em Cananéia existindo convênio firmado entre o CEAGESP e a SUDELPA, tendo sido iniciadas as obras em 1973.

O movimento do Entrepósito de UBATUBA, de 1962 a 1971 foi o seguinte:

QUADRO XII

Ubatuba — Movimento de Embarcações e Tonelagem

Anos	Embarcações	Tonelagem
1962 (1)	466	2.122
1963 (2)	—	—
1964	1.157	6.210
1965 (3)	556	2.343
1966	426	2.695
1967	471	2.922
1968	750	4.860
1969	652	3.870
1970	596	4.157
1971	690	5.118

Fonte: A.P.U.

(1) Não inclui os meses de novembro e dezembro.

(2) Não há dados.

(3) Não inclui o mês de maio.

Obs.: Os dados originais são caixas de 60 Kg.

O número de embarcações tende a decrescer até 1967, quase se estabilizando depois. Quanto à tonelagem descarregada tende a crescer. Isto está relacionado com a entrada em uso, recentemente, de barcos com maior capacidade de carga, mas também à ocorrência anual do pescado. O período denominado de "safra" ocorre

entre setembro e fevereiro e a "entressafra" de março a agosto particularmente para o caso da sardinha. Este dado refere-se principalmente às condições da pesca artesanal e à pequena e média pescas motorizadas. Não obstante o ciclo ecológico apresenta limites também para a pesca industrial.

QUADRO XIII

Movimento mensal em Caixas de 60 Kg.

Anos	1967		1971	
	Janeiro	— 5.700	Janeiro	— 12.455
	Fevereiro	— 4.022	Fevereiro	— 6.635
	Março	— 2.590	Março	— 3.415
	Abril	— 1.138	Abril	— 3.840
	Mai	— 3.291	Mai	— 2.585
	Junho	— 942	Junho	— 7.770
	Julho	— 791	Julho	— 6.765
	Agosto	— 1.558	Agosto	— 4.590
	Setembro	— 3.004	Setembro	— 8.965
	Outubro	— 9.681	Outubro	— 3.925
	Novembro	— 8.896	Novembro	— 11.855
	Dezembro	— 7.083	Dezembro	— 12.500

Fonte: A.P.U.

O ano de 1967 foi bem ilustrativo do ciclo. Em 1971 ocorreu um aumento no volume do pescado mas a curva manteve-se.

O pequeno porto de Ubatuba apresenta-se assim essencialmente como um terminal pesqueiro embora pouco aparelhado para operar em maior escala.

As embarcações mencionadas anteriormente tem variada procedência, o que mostra o relacionamento regional de Ubatuba. (Quadro XIV).

Embora Santos predomine amplamente durante todo o período considerado — com média percentual de 79,8% (incluindo o ano de 1962) — e predomine em 1971 com mais de 95%, as presenças de Ubatuba, Parati, Angra dos Reis e Rio de Janeiro são também significativas pelo que representam de relacionamentos entre o Litoral Norte e o Litoral Fluminense o que ocorreu muitas vezes no passado.

No movimento de Ubatuba aparecem as seguintes modalidades de pescado: bonito, cavalinha, enchova, espada, goete, pescada, sardinha, savelha, tainha além de "outros" e "mistura". No período 1968-71 a participação dos crustáceos, espécies diversas de camarões, não foi significativa, predominando a sardinha com 95,5% do total. (SEPLAN, 1972:4/20).

QUADRO XIV

Ubatuba — Procedência das Embarcações por Ano

Origem - Est. e Mun.		1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
São Paulo	Santos	907	328	286	306	605	552	578	662
	Ubatuba	42	102	20	44	23	49	2	26
	S. Sebastião	—	7	—	3	—	—	—	—
Rio de Janeiro	Parati	87	63	63	76	61	13	3	—
Janeiro	A. dos Reis	59	13	42	22	44	27	9	2
	Ilha Grande	3	—	—	—	—	—	—	—
	R. de Janeiro	24	26	15	20	17	11	4	—
S. Catarina	Itajaí	35	15	—	—	—	—	—	—
E. Santo	Vitória	—	2	—	—	—	—	—	—

Fonte: A.P.U.

OBS.: O ano de 1964 não inclui os meses de novembro e dezembro.

Entre os entrepostos do litoral paulista Ubatuba apareceu em 2.º lugar, embora muito distante de Santos, cujo entreposto representou 86% do total no período 1968-71 SEPLAN, 1972:4/18).

O entreposto pesqueiro de Ubatuba, apesar de suas deficiências, já está próximo da atividade de pesca considerada não artesanal, que utiliza traineiras e camaroeiros pequenos e médios motorizados. Está, contudo, abaixo do nível da pesca realizada pelos barcos das grandes empresas.

O movimento de pesca no trapiche de Ubatuba caracteriza-se por servir a um espaço geoeconômico interno, basicamente nacional, industrializado, de localização regional local, através de salgas, exportando também parte do produto primário para uma hinterlândia mais ampla, servindo o CEAGESP e o Vale do Paraíba Paulista.

ATIVIDADES COSTEIRAS E TURISMOS

As atividades econômicas costeiras no Litoral Norte do Estado de São Paulo tem apresentado um desempenho regular quanto ao tipo de empreendimento e todas estão voltadas para os produtos ou benefícios do mar.

Essas atividades tem estado relacionadas aos seguintes empreendimentos: estaleiros, frigoríficos, fábricas de gelo, salgas,

aproveitamento de algas e industrialização do pescado. Ao seu lado, em áreas ainda pouco afetadas pela economia de mercado subsiste a pesca caiçara artesanal: principalmente ao sul do município de São Sebastião, na parte oriental de Ilhabela e ao norte do município de Ubatuba. Com o advento da pesca motorizada e, recentemente, da pesca realizada em unidade de escala, foram sendo organizadas colônias de pescadores, que agruparam as atividades dos caiçaras mais atingidos por esse processo.

As atividades costeiras econômicas turísticas diretas são mais recentes e referem-se aos alugueis de barcos para pesca e passeios, e aos "campings". Paralelamente, desenvolvem-se atividades de lazer, indiretamente relacionadas a atividades econômicas: clubes de praia, Iate-Clubes, caça submarina, realização de torneios e pesca individual.

Embora a construção naval seja atividade antiga no Litoral Norte (Ellis, M., 1969:75) nos últimos anos só havia um estaleiro nesse trecho da costa paulista, localizado no município de São Sebastião e que paralisou suas atividades. O estaleiro foi instalado em 1956 e em 1960 possuía capacidade para produzir barcos de 40 metros e de 30 toneladas. Seus proprietários estavam planejando a construção de pesqueiros de 60 toneladas para o governo do Estado de São Paulo (Camargo, J. F. de, 1965:53/4). A paralisação das atividades ocorreu por força de ação desapropriatória movida por parte dos donos do terreno.

Há frigorífico em Ubatuba, junto ao entreposto pesqueiro, de pequena capacidade e em Caraguatatuba na praia de Massaguaçu. Neste último a capacidade da câmara é de 2.000 quilos de peixes, adquiridos diretamente aos pescadores. O peixe é depois vendido em Caraguatatuba e Ubatuba. (Camargo, J. F. de, 1965:28).

Fábricas de gelo existem em Ubatuba, na própria cidade, em Ilhabela, na praia do Barreiro — que foi ampliada — e em São Sebastião. As de Ubatuba são: a do entreposto, com capacidade máxima para a produção de 400 pedras de 12 quilos e mais duas, instaladas recentemente, uma para produzir 12 e a outra 30 toneladas de pedras de 25 quilos por dia. O problema do gelo deixou de existir, sendo que, anteriormente, ele vinha de São Paulo e Campinas, onerando o custo do pescado. A de Ilhabela é menor e produz cerca de uma centena de pedras por dia.

Em São Sebastião a maior produção de gelo é feita pela Companhia Nacional de Frigoríficos S/A (CONFRIO), localizada na própria cidade desde 1964, com grande capacidade. A empresa, a maior indústria do Litoral Norte, possui também câmaras frigoríficas com capacidade resfriadora de até cerca de -40°C . O produto, principalmente o camarão, é exportado em caixas de papelão e acondicionado por força de trabalho local. A partir de 1969 parte das operações — descasque de camarão e enlatamento da sardinha

— passou a ser feita automaticamente. Em 1971 possuía 275 empregados (Visão, 28-8-1972) embora o número oscile com a safra.

No início de operação a CONFRIO abastecia-se do peixe pescado em Ilhabela e São Sebastião. Com o aumento de sua frota de pesqueiros a contribuição local passou a ser pequena no total, embora ela continue comprando parte da produção.

O transporte e exportação do pescado é feito em caminhões frigoríficos que demandam São Paulo e Santos por rodovia, utilizando-se a empresa também do porto de São Sebastião, como já foi visto.

A CONFRIO é uma das grandes empresas de pesca do país possuindo filiais no Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Cananéia (SP), Guaratuba (PR), Itajaí (SC), São José do Norte (RS) e Fortaleza (CE). Operam com ela 6 empresas de pesca sob a forma de "pool", localizadas, uma no Ceará, duas em Santa Catarina e três no Rio Grande do Sul, que usam a marca "Confrio". (Folha de São Paulo, 20-7-1972).

Seu planejamento inicial previu a operação com 32 barcos, sendo que até abril de 1972 já operavam 22.

Entre as 10 maiores empresas de pesca do Estado de São Paulo apareceu em 2º lugar quanto aos incentivos recebidos da SUDEPE: Cr\$ 32.679,0 mil até 31/12/71 (SEPLAN, 1972:4/18), representando 18,3% do total recebido pelo Estado de São Paulo nessa data. Nesse ano seu patrimônio líquido era de Cr\$ 54.530,0 mil com um imobilizado de Cr\$ 42.622,0 mil (Visão, 28-8-1972).

Sua localização em São Sebastião, ao contrário das outras atividades micro-regionais mencionadas, não tem um significado apenas local, sendo sua atividade semelhante à do terminal marítimo da Petrobrás: são empresas relacionadas a um espaço geoeconômico que ultrapassa de muitos os limites do Litoral Norte.

As salgas constituem uma importante atividade exercida no Litoral Norte há mais de 30 anos. Em Ilhabela há duas na praia do Pinto, dirigidas por descendentes de japoneses e o produto — a sardinha — é exportado para São Paulo, parte dele enlatado. Na praia da Armação há também duas salgas cujo produto tem sido vendido em São Paulo e no Estado do Paraná.

Em Ubatuba existem 4 salgas de sardinha e uma indústria de enlatados. Três delas localizam-se na cidade e uma no Saco da Ribeira. A indústria de enlatados fica na cidade. Cerca de 50% da captura de pescado que entra pelo entreposto pesqueiro é industrializada na cidade. O restante segue para São Paulo "in natura", para o CEAGESP (informação local). Em 1960 existiam apenas duas salgas e 70% da produção era exportada para o Recife (PE) (Camargo, J. F. de, 1965:32). No início os japoneses e nisseis predominavam nessa atividade, que introduziram no Litoral Norte.

O aproveitamento das algas, destinadas à alimentação e à produção de gelatina, funcionou em São Sebastião, no bairro de São Francisco tendo cessado suas atividades. O proprietário dedicava-se ao mesmo negócio em Santos. O encerramento da atividade relacionou-se a problemas com a força de trabalho e uma questão de terras movida pelo Convento de São Francisco. Atualmente há um japonês tentando reiniciar o negócio vendendo a alga em bruto para São Paulo onde estava alcançando bom preço em 1972, sendo os consumidores os próprios japoneses ou nisseis (1973).

A industrialização do pescado é feita pelas salgas e pela CONFRIO já referidas.

A pesca caiçara tradicional, artesanal, é exercida por poucos pescadores que possuem barcos não motorizados e acha-se em declínio. Seu produto é vendido a intermediários ou diretamente a turistas. Na praia do Toque-Toque Pequeno, no município de São Sebastião, por exemplo, há pescadores caiçaras que trabalham com um "cerco" sendo o produto diretamente vendido para um proprietário de caminhão frigorífico, que o revende em São Paulo.

Uma parte dos pescadores está organizada em colônias existentes em Ubatuba, Ilhabela e São Sebastião e utiliza barcos a motor. Em Caraguatatuba existe grande construção abandonada, iniciada para funcionar como Colônia Modelo e que se pretendeu transformar em Escola Técnica de Pesca. A iniciativa porém não se efetivou. O problema está relacionado ao desenvolvimento recente da pesca em unidade industrial, centralizada principalmente em Santos.⁽¹⁶⁾

As atividades econômicas turísticas diretas estão relacionadas aos aluguéis de barcos para passeios ou pesca: na barra do Rio Grande de Ubatuba, praia de Itaguá, praia do Lázaro e Saco da Ribeira, em Ubatuba; na barra do Una e Pontal da Cruz, em São Sebastião; e em Ilhabela, na cidade.

Os "campings" foram iniciados no Brasil a partir de 1966 e constituem uma forma bem organizada de acampamento, com portaria, residência do encarregado, cantina, instalações sanitárias, água potável, energia elétrica e barracas. Eles surgiram como uma forma de evitar os problemas relacionados ao chamado "turismo de massa", em vista das características predatórias deste último. Existem "campings" em Ubatuba, praias de Perequê-Açu e Lagoinha;

(16) O projeto era o seguinte: "O curso técnico de pesca se propõe formar técnicos de grau médio especializados em pesca e sua industrialização; teria duração de quatro anos letivos com regime de frequência integral, contando inclusive com estágios de embarque obrigatórios. Sua estrutura e funcionamento seriam análogos aos demais cursos técnicos e industriais e na forma da legislação vigente. Seriam ministradas aulas das matérias específicas de cultura técnica tais como por exemplo: Oceanografia; Biologia Marinha; Meteorologia; Barcos; Equipamentos e Aparelhos de Bordo; Técnicas de Captura e Conservação; Industrialização do Pescado". (SEPLAN, 1970:7).

em São Sebastião, praia de Barequessaba e em Ilhabela na praia do Perequê (1973).

As atividades de lazer, privadas, relacionadas indiretamente a atividades econômicas são os barcos particulares, os Clubes como os da praia Preta e TEBAR, em São Sebastião, o Vapapesca em Caraguatatuba, e o do Saco da Ribeira, em Ubatuba. Há Iate-Clubes em São Sebastião, um na praia das Cigarras e outro na praia do Una; em Ilhabela há dois e em Ubatuba um, junto às cidades.

As organizações de turismo municipais do Litoral Norte promovem periodicamente torneios de caça submarina, pesca, travessias a nado e corridas de canoas, sendo algumas iniciativas de particulares.

Quanto à pesca de caniço como forma de lazer individual é realizada em toda a costa às vezes de forma organizada, como promoção municipal, como em Massaguaçu, em Caraguatatuba.

A análise das atividades costeiras e do turismo mostra que três fases podem ser distinguidas: uma primeira fase, em que houve um início de industrialização micro-regional, com um importante papel desempenhado por japoneses; uma segunda, em que se iniciaram as atividades do "turismo de massa" e as formas mais organizadas dos "campings"; e a fase atual — dos últimos dez anos — em que está se redefinindo o espaço geoeconômico regional com atividades relacionadas a um espaço mais amplo do que o local.

AS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E COSTEIRAS E A REGIÃO

O Litoral Norte do Estado de São Paulo, tendo conhecido em sua história momentos de grande importância econômica, a partir do fim da segunda metade do século XIX começou a entrar em decadência apesar das tentativas locais de evitar o marasmo. Relacionando-se apenas por mar com Santos e Rio de Janeiro, ficou à margem do desenvolvimento do Planalto, que se deu com o cultivo do café e a imigração.

Continuou exportando principalmente a banana e a aguardente para Santos e Rio de Janeiro e importando manufaturados para o comércio local durante as primeiras décadas do século XX.

O reinício da melhoria das condições de vida locais deu-se a partir da década de 30 com a construção do porto de São Sebastião, da reconstrução em concreto da ponte de atracação em Ilhabela e do trapiche, também em concreto, de Ubatuba. Em 1939 era aberta ao tráfego, em condições precárias, a rodovia Caraguatatuba-São José dos Campos. A ligação com São Sebastião ocorreu ainda em 1938 e a com Ubatuba só na década de 50 quando se iniciou o movimento turístico.

A partir de 1960, com o primeiro asfaltamento da rodovia estadual e completadas as ligações com São Sebastião e Ubatuba, com a substituição das pontes de madeira por pontes de concreto, iniciou-se a fase atual de maior desenvolvimento da região. O movimento do porto de São Sebastião aumentou alcançando, de modo intermitente, o Norte do Paraná, Santos, Manaus, Itália e Estados Unidos, para a exportação e Santos, Manaus, Suécia e Estados Unidos para a importação. É uma fase de transição em que o movimento portuário é modesto, caracterizando-se São Sebastião como um porto "muito pequeno". Como terminal pesqueiro o porto relaciona-se com Santos e São Paulo (CEAGESP).

O Entreposto Pesqueiro de Ubatuba apresenta vinculações regionais locais — através das salgas e fábrica de enlatados — e relações com São Sebastião, Santos, Vale do Paraíba Paulista e Rio de Janeiro.

Enquanto o porto de São Sebastião encontra-se ainda em situação indefinida, a atividade pesqueira encontra-se em melhor situação, com São Sebastião e Ubatuba funcionando como terminais de pesca apesar de pouco aparelhados para isso.

O quadro seguinte apresenta o movimento de pesca do Litoral Norte comparado com os do Estado de São Paulo e o do país.

QUADRO XV

Pesca — Produção Física (em toneladas)

Anos	Brasil	São Paulo	Litoral Norte
1968	500.387	61.035	8.269
1969	501.197	60.294	6.117
1970	526.292	69.021	5.714
Totais	1.527.876	190.350	20.100

Fonte: SEPLAN, 1972:4/17 e 4/19

Com o advento da Petrobrás São Sebastião passou a ter um movimento portuário bastante grande em tonelagem e valor. Através dos oleodutos acentuou-se o relacionamento com a Baixada Santista (Cubatão) e aumentou o relacionamento com o Planalto (Capuava e Paulínia). Do ponto de vista da cabotagem iniciou-se o relacionamento com a Bahia e quanto ao comércio exterior com o Oriente Médio, o Uruguai, a Argentina, a Itália, a Suécia e os Estados Unidos.

O conjunto portuário de São Sebastião, se considerado o movimento petrolífero, passa, então, do 24º lugar, em 1970 — apenas

o movimento comercial, como se viu anteriormente — para o 4º lugar no mesmo ano.

QUADRO XVI

Movimento dos 10 maiores portos brasileiros
(Em 1.000 toneladas incluindo terminais — 1970)

1 — Vitória — Tubarão	25.740,6
2 — Rio de Janeiro	22.454,3
3 — Santos	11.745,0
4 — São Sebastião — TEBAR	7.204,0
5 — Salvador	5.954,3 (*)
6 — Porto Alegre	3.707,0
7 — Paranaguá	2.739,7
8 — Recife	2.678,2
9 — Rio Grande	2.636,7
10 — Aracajú	1.584,5

Fontes: D.N.P.V.N., I.B.G.E., A.P.S.S.

(*) Dado de 1969.

As atividades econômicas costeiras e turísticas do Litoral Norte guardam um relacionamento local e também com Santos, São Paulo e Vale do Paraíba Paulista. No caso da CONFRIO o relacionamento estende-se ao Exterior, principalmente Estados Unidos.

OS ESPAÇOS GEOECONÔMICOS PORTUARIOS E COSTEIROS

Os portos possuem principalmente uma função de trânsito. Em vista disso, fazem parte dos espaços geoeconômicos de circulação, relacionando espaços produtivos e espaços de consumo.

Sendo importantes elementos de organização do espaço tem a capacidade de atrair outras atividades. (Araújo Filho, J. R. de, 1966:15/6).

São assim importantes nas relações verticais entre os grupos humanos e o meio natural — na função de sítios portuários — como nas relações horizontais, na medida em que estabelecem relacionamentos intra e inter-regionais.

As atividades portuárias do Litoral Norte caracterizam-se pela existência de uma grande unidade — o TEBAR — e duas pequenas unidades — o porto de São Sebastião e o entreposto Pesqueiro de Ubatuba. Nos dois casos, como se viu, elas servem a um espaço geoeconômico nacional e internacional, industrializado, localizado

em território brasileiro — particularmente no Sudeste — que articula contraditoriamente espaços de produção, circulação e consumo diversificados (matérias-primas e produtos manufaturados).

O conjunto portuário do Litoral Norte do Estado de São Paulo é um exemplo do que parece ser o início do deslocamento de uma parte do mercado importador de primários do Exterior para o interior do país (Sudeste), onde, desde a década de 50 iniciou-se a organização de um espaço de consumo diversificado.⁽¹⁷⁾

Os portos do Sudeste, nesse sentido, estão servindo à articulação de espaços geoeconômicos complementares nacionais e internacionais.

As demais atividades costeiras estão relacionadas à indústria de bens e serviços ligados ao turismo e à evolução da indústria pesqueira, alcançando o espaço geoeconômico local e ao Sudeste brasileiro, com a exceção já referida da CONFRIIO, que alcança o Exterior.

(17) A exportação brasileira atual de primários não parece ter mais o caráter anterior de limitação à industrialização: ela pretende hoje a obtenção de divisas com o objetivo de intensificar a industrialização nos moldes de uma organização geoeconômica de mercados interdependentes tendo função importante os conglomerados.

OS SETORES URBANOS

... as áreas urbanas são definidas como aquelas áreas que abarcam os
seus aspectos físicos de habitação que relativamente abriga um grupo
de pessoas (MILLER, A. N., 1971:15). Essa definição, além
de ser muito restrita, também apresenta uma limitação, ao
passar a ser questionada mediante o fato de que o conceito de cidade
de hoje não se restringe somente ao núcleo urbano propriamente
dito, mas também abrange o conjunto de comunidades
e atividades urbanas e a área das suas dependências, e a região de nível
superior à cidade e a área das suas dependências.

CAPÍTULO II

URBANIZAÇÃO E TURISMO

Dentre as áreas urbanas com unidade geográfica real, a qual
se refere aos processos internos de ocupação da área e da relação
entre o espaço e tecnologia disponíveis, que se manifesta nas ações
planejadas e espontâneas para as necessidades locais. A consideração
da natureza de uma cidade e a adequação de elementos neces-
sários à sua existência em um contexto regional.

As unidades urbanas de princípio que correspondem às cidades
de São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba são exemplos
de urbanização predominantemente turística. A presença
destas de forma de Serra do Mar em de seus estabelecimentos
turísticos e a expansão de outras unidades urbanas locais,
além de serem, desde os primeiros tempos até os dias atuais,
uma unidade urbana com planície costeira.

3. São Sebastião de São Sebastião

A cidade de São Sebastião situa-se em uma pequena faixa de
terreno litorâneo entre os seguintes pontos: o Canal de São Sebastião
e o Canal de Jaquequara e o Canal de São Sebastião
e o Canal de Jaquequara pertencem — parte de São Sebastião e
parte de Jaquequara — à Unidade Urbana de São Sebastião
com uma extensão de 2,25 km, no eixo de 2 km.

OS SÍTIOS URBANOS

O sítio urbano foi definido recentemente como consistindo em "um pequeno quadro de relêvo que efetivamente aloja um organismo urbano" (Ab'Sáber, A. N., 1957:15). Essa definição, como diz seu autor, acentua o aspecto geográfico mais simples, na medida em que qualquer unidade espacial possa ser objeto de estudo da Geografia. Nela são levadas em consideração a área de superfície compartimentada tipologicamente, a relação de contato entre o fenômeno urbano e a base física superficial, e a noção de localização. O relevo e a hidrografia aparecem como os elementos básicos para a compreensão da compartimentação, da relação de contato e da localização. São feitas considerações sobre a natureza do solo, o clima local e os processos de povoamento.

Sendo o sítio urbano uma unidade geográfica natural à qual associa-se um processo humano de ocupação do solo, a definição leva em conta a tecnologia disponível, que se manifesta nas soluções efetivamente encontradas para os problemas locais. A consideração dos arredores do sítio urbano dá à abordagem os elementos necessários à sua inclusão em um contexto regional.

As unidades naturais de ocupação que correspondem às cidades de São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba são planícies costeiras de sedimentação predominantemente marinha. A proximidade da Escarpa da Serra do Mar ou de seus prolongamentos condicionou o aparecimento de outras unidades urbanas menores, antigas ou recentes, desde os bairros caiçaras até os balneários atuais, também situados em planícies costeiras.

O Sítio Urbano de São Sebastião

A cidade de São Sebastião situa-se em uma pequena baixada litorânea tropical úmida, comprimida entre os esporões digitados terminais da Serra do Juqueriquerê e o Canal de São Sebastião. Exclusivo os prolongamentos portuários — porto de São Sebastião e terminal marítimo "Almirante Barroso" da Petrobrás — a baixada apresenta uma área aproximada de 2,33 kms², na cota de 5 metros,

o que abrange quase 100% da área plana (Corrêa da Silva, A., 1971:2).

Os limites da área são formados pelas águas do Oceano Atlântico — praias do Topo, Areião e Porto Grande — e pela presença definidora da Serra, caracterizando um pequeno anfiteatro irregular.

O maciço principal, nos arredores do sítio, alcança a altitude de 823 metros, na direção NNW — tomando como referência o centro histórico da cidade — na altura do bairro de São Francisco a cerca de 2,8 kms do mar.

O maciço do Outeiro, a 3,85 kms da praia do Areião, na direção WNW, na área do anfiteatro da sede municipal, alcança 720 metros com um grande esporão digitado escalonado em dois rebaixamentos sucessivos de 464 e 120 metros de altitude, respectivamente, avançando para o mar, definindo-se aí a praia Deserta, que se limita entre a Pontinha e o Pontal da Cruz. O eixo desse esporão orienta-se para E, sendo que todos os esporões principais do anfiteatro orientam-se grosseiramente para esse mesmo rumo. É o limite norte da área do anfiteatro. Nele, acompanhando a linha de crista e, mais além, o antigo caminho do padre Dória — aberto no século XIX — existe o oleoduto que demanda, em Paulínia, a Refinaria do Planalto, da Petrobrás.

A seguir, vem o maciço do Barequessaba com 429 metros de altitude, com um esporão de menor expressão topográfica avançando em direção ao centro da baixada, extinguindo-se em pequenos maciços insulares cuja altitude máxima é de 30 metros.

Entre o maciço do Barequessaba e o do Outeiro há uma ruptura no relevo, utilizada secularmente como caminho entre a cidade e a antiga fazenda do Gaecá, por onde passou desde cedo a linha telegráfica e, agora, o oleoduto do TEBAR para Santos. A "abra", ou "garganta do Gaecá", como é regionalmente conhecida pelos antigos moradores de São Sebastião, situa-se a cerca de 240 metros de altitude. No vale aí existente nasce o córrego do Outeiro, que atravessa a cidade, onde sofre modificações em seu curso — retificações e valas de saneamento.

Ao sul do aglomerado urbano o anfiteatro é limitado pelo maciço do Topo, com menor altitude que o anterior — 140 metros —, apresentando um esporão em direção NNE. Entre ele e o do Barequessaba nasce o córrego da Mão Izabel, também retificado na baixada.

A baixada mostra-se como uma planície de sedimentação predominantemente marinha. Em obras realizadas pela Prefeitura Municipal, em 1970 e em obras particulares foram encontradas camadas de conchas preservadas (não chegando a constituir *concheiros*) até na profundidade de 23 metros, a 300 metros do mar. O material agregado, aparentemente decomposto "in situ", apre-

sentada forte presença de quartzo e vestígios de matéria orgânica à análise microscópica simples.

No "médio curso" do Mãe Isabel há uma leve depressão, ainda em processo de colmatagem e sujeita a pequenas inundações, com terrenos alagadiços. Junto às vertentes do "morro do Topo", nas partes mais secas do Itatinga, como se denomina esse compartimento do anfiteatro, há plantações de bananeiras. Nas encostas, a SW, existem algumas roças, na linha de contato com o limite da floresta tropical.

Entre o "médio curso" e o "baixo curso" está se desenvolvendo a urbanização, tendo como núcleo de expansão o bairro Topolândia, de pescadores, trabalhadores diretos da CONFRIO e TEBAR, em companhias diversas, DEER, Prefeitura, Porto de São Sebastião e outros moradores de baixas rendas. Corrêa da Silva, A., 1973:7).

No interflúvio Mãe Isabel-Outeiro, quase imperceptível no terreno, encontrava-se o loteamento da Cia. Melhoramentos de São Sebastião, parcialmente vendido, mas quase sem construções e que foi quase todo desapropriado pela Petrobrás em seu programa de expansão do terminal de petróleo.

O "médio curso" do Outeiro, a oeste da baixada, apresenta-se em nível superior ao Itatinga, entre as cotas de 5 e 10 metros. Área anteriormente reservada à urbanização (C.P.E.U., 1960:6), está sendo também utilizada pela Petrobrás, que a desapropriou quando da primeira expansão do TEBAR. Fazia parte da antiga fazenda do Outeiro.

O "baixo curso" do Outeiro sofreu várias modificações. Há uma vala de saneamento que limita o núcleo histórico e comercial das áreas recentes de expansão da cidade (1950-70) — rua Ipiranga — que já existia em 1936 e que data possivelmente de 1919, segundo depoimento de antigos moradores. Ela atravessa o ponto de cota mais reduzida da cidade, 1,18 metros (Corrêa da Silva, A., 1971:3), onde é provável que existisse brejo ou mangue uma vez que, nas cheias, as águas do mar penetram até esse ponto através da vala, em frente ao prédio da Casa da Lavoura, na área ocupada pelos moradores de mais altas rendas.

A outra vala de saneamento inicia-se um pouco antes do cruzamento das avenidas Ilhabela e Armando Salles de Oliveira; atravessa a área localmente denominada "gualamú" — de residências de camadas médias — e, contornando atualmente a área da Petrobrás, desemboca na praia do Porto Grande, ao norte da baixada. Foi construída entre 1936-40, desviando-se o curso do Outeiro para a construção do molhe de acesso e cais de acostamento do porto de São Sebastião. Agora, o Outeiro, retificado em seu "baixo curso", voltou ao leito antigo, o que provoca problema de um reduzido assoreamento na altura da praia da cidade, local também assoreado por material detrítico oriundo da bacia do Juqueriquerê, no

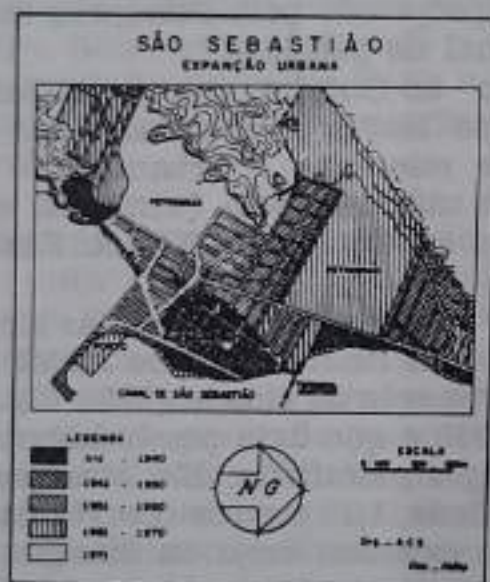
município de Caraguatatuba, ao norte, e transportado pela "contra-corrente" já mencionada no estudo do sítio portuário. Contudo, a sedimentação parece ser de origem principalmente marinha.

A área onde se situam as instalações do TEBAR foi elevada através de aterro e modificação da drenagem.

Na sub-área da praia do Porto Grande, ao norte da baixada, há, nas vertentes, alguns pequenos drenos de erosão pluvial, que originam na estação úmida dois pequenos cursos d'água temporários, sendo o mais pronunciado o que desemboca na altura do Porto Grande Hotel. É onde se situam as residências de veraneio.

A cidade de São Sebastião surgiu por volta de 1.600, tendo sido elevada à vila em 1636, que é considerada sua data de fundação. Possui por isso uma área central junto à praia, que abriga várias edificações de importância histórica. (Figura 6).

FIGURA 6



Fonte: F.A.U.

O Sítio Urbano de Ilhabela

A cidade de Ilhabela, situada na Ilha de São Sebastião no interior do canal de mesmo nome, encontra-se localizada em uma das diminutas áreas planas de sedimentação marinha recente existentes entre a ponta do Taquanduva e a ponta de Santa Tereza. A urbanização, que se desenvolve entre a ponta de Santa Tereza e o Saco da Capela, cobre uma área plana de apenas cerca de 250.000 m^2 , tendo como referência a cota de 5 metros. Corresponde ao que localmente se denomina "a cidade" ou "Ilhabela" ou "a Vila".

O sítio urbano encontra-se, assim, comprimido entre os maciços abruptos da Ilha e a linha da costa, estendendo-se a urbanização ao longo desta e nas vertentes dos esporões.

A cidade tem o seu centro comercial e de serviços localizado junto ao "baixo curso" do ribeirão Ilhabela na base dos esporões dos maciços do Siriuba, ao norte, com 804 metros de altitude e do maciço do Cantagalo, ao sul, com 402 metros. O primeiro está a apenas 2,2 kms do mar, em direção NE, tomando como referência a cidade. O segundo, a 1,2 km, a SE. Entre ambos, no vale do ribeirão Ilhabela, a urbanização desenvolveu-se também, ocupando de modo irregular o fundo e as vertentes atrás do centro comercial. Trata-se de ocupação iniciada antes de 1950 principalmente à margem direita (França, A., 1951:100, Mapa). A margem esquerda, no fundo do vale, foi ocupada na década de 60 em terras da Igreja e áreas municipais.

Atualmente a urbanização na área da cidade está se desenvolvendo lentamente na parte norte, nas proximidades do Iate Clube Ilhabela, onde funcionou anteriormente um estaleiro. Desse local até a ponta de Santa Tereza ocorreu a ocupação dos extremos dos esporões do maciço do Siriuba com limite na cota de 30 metros.

Enquanto junto da praia encontram-se as residências de veraneio, que predominam, os morros foram ocupados principalmente por pescadores e assalariados diversos do município.

No fundo do vale do ribeirão Ilhabela as residências de pescadores e outros trabalhadores locais atingem até a cota de 40 metros, encarreiradas, subindo seu curso. Há aí algumas residências que se localizaram entre as cotas de 60 e 70 metros mas constituem uma exceção pioneira.

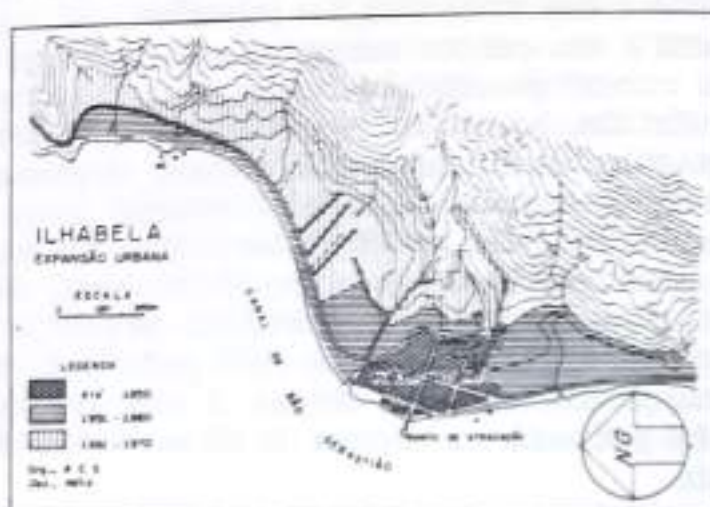
Ao sul, até pouco além do Hotel Ilhabela, as residências são predominantemente de veraneio.

No centro estão localizados o comércio e os serviços que ocupam densamente os cinco quarteirões existentes na margem esquerda do ribeirão Ilhabela, formando um diminuto "core" urbano. É aí que se localiza, em frente à rua São Benedito, a ponte de atracação da "lancha da carreira", denominação local para uma pequena lancha de passageiros que faz o percurso entre Ilhabela e São Sebastião, no continente, atravessando diariamente e várias vezes o canal.

Dada a exiguidade de espaço existente para o desenvolvimento da urbanização o maior índice desta está ocorrendo mais para o sul, na baixada do Perequê, onde moram também pessoas que trabalham na cidade, com o desenvolvimento de um pequeno comércio disperso e onde se situa a ponte de atracação do "ferry-boat", principal meio de acesso à Ilha.

Ilhabela foi povoado colonial tendo sido elevada à vila em 1.805, possuindo também edifícios históricos. (Figura 7).

FIGURA 7



Fonte: F.A.U.

O Sítio Urbano de Caraguatatuba

Diversamente dos casos de São Sebastião e Ilhabela a cidade de Caraguatatuba encontra-se em situação mais favorável à urbanização. O sítio urbano de Caraguatatuba corresponde à extremidade norte da baixada do Juqueriquerê, junto ao mar, em terrenos de planície também de sedimentação marinha recente e onde a Escarpa da Serra do Mar aproxima-se bastante da costa.

Levando em consideração a expansão da urbanização, que no Litoral Norte tem como tendência principal desenvolver-se ao longo das praias, seus limites se iniciam, aproximadamente, tomando como referência o centro da cidade, a SW com o ribeirão da Lagoa e a estrada de rodagem (o ribeirão da Lagoa não está canalizado e retificado, constituindo-se assim em limite natural à expansão urbana para SW, que se interrompe no Jardim Poiães); a W o maciço do Jaraguá, com 646 metros de altitude, a 3,5 km do mar, representa outro marco limite à urbanização.

A rodovia estadual que demanda São Sebastião está aglutinando em torno de si a vida urbana em desenvolvimento, principalmente junto do entroncamento rodoviário: São Sebastião, São José dos Campos, Caraguatatuba e Ubatuba. Ela demanda NNO.

No "médio curso" do Rio Santo Antonio havia, até antes da catástrofe de 1967, uma ocupação do solo com pequenas culturas nos terrenos de aluvião assim como olarias. A urbanização nesse trecho do vale organizou-se ao longo da rodovia estadual com alguns serviços e residências de moradores de rendas médias e baixas.

Atrás da cidade a urbanização encontrou seu limite natural de expansão no loteamento de antigas chácaras que começaram a desaparecer na década de 40. É o rumo N.

A NE, fora da área de atração da rodovia que demanda Ubatuba, a urbanização estende-se mais lentamente, com um vazio representado pela Prainha e praia Martim de Sá, já urbanizadas, com residências de veraneio.

A SE e S é o Oceano Atlântico.

A área urbanizada, plana, abrange cerca de 1 km².

A SW e a W do centro da cidade, a estrada de rodagem estadual que demanda São Sebastião, desde o ribeirão da Lagoa, em direção sul; o tronco principal que demanda o Planalto, para NW; o Rio Santo Antonio e o mar, delimitam nitidamente um compartimento do sítio urbano. Este caracteriza-se por pequena densidade de urbanização junto à praia, no Jardim Indaiá, com residências de veraneio, mas densidade maior, como se viu, no entroncamento rodoviário à entrada da cidade onde existem residências de camadas médias e baixas rendas com um pequeno núcleo de comércio, indústria e serviços, próximo da ponte que transpõe o Rio Santo Antonio. Na realidade, o "rio" Santo Antonio nesse trecho é um canal, aberto aproximadamente em 1945, com cerca de 800 metros de extensão. Anteriormente, o rio Santo Antonio passava atrás da igreja matriz, perto do atual "core" urbano, existindo aí uma área antes sujeita a inundações. A vala foi posteriormente trabalhada pela erosão fluvial e, após a catástrofe de 1967, tornou-se um leito fluvial que alcança mais de 50 metros de largura em alguns trechos.

O "core" urbano situa-se a cerca de 800 metros da ponte, próximo da praia e em torno dele foram surgindo, desde a década de 40, vários pequenos loteamentos, em direção ao mar e aos morros do Caputera e do Engenho Velho. A avenida Miguel Varlez, que começa no entroncamento rodoviário e demanda o "core" urbano está organizando ao longo de si o comércio da área que ficou delimitada entre o antigo leito do Santo Antonio, hoje canalizado e retificado, o mar, o atual "canal" e a parte posterior da cidade nesse trecho, entre o pequeno morro denominado Cruzeiro e o rio Santo Antonio. É área de habitações de camadas de rendas altas e médias, à direita da avenida, e camadas de rendas médias e baixas, à esquerda, em direção ao morro do Caputera. Não obstante, e é uma característica da cidade de Caraguatatuba, as residências de veraneio aparecem em toda a extensão da cidade, independentemente das condições sociais e econômicas da população caracterizando esse núcleo urbano como dependendo, ao mesmo tempo, do "turismo de massa" e do "turismo de elite", principalmente do primeiro.

Esse fato dá a conotação principal do "core" urbano que apresenta o mais forte núcleo comercial do Litoral Norte, apresentando-se Caraguatatuba como sua "capital regional", no que diz res-

peito à urbanização. Situa-se ele no perímetro delimitado pelas ruas Santos Dumont, Altino Arantes, Paul Harris, Av. Artur Costa Filho, rua Mogi das Cruzes, novamente Altino Arantes, rua Major Ayres, rua Theotino Tibiriçá Pimenta, rua 9 de Julho e Pça. Dr. Candido Mota. Esta área corresponde ao que era aproximadamente a cidade até 1940.

Saindo do "core" urbano em direção NNE pela avenida José Rabelo da Cunha para alcançar a estrada que demanda Ubatuba, cruza-se o córrego Bromado, canalizado e retificado no local denominado Sumaré, loteamento que data da década de 50 e que foi organizado com o desvio dos rios Guaxinduva e Ipiranga em direção à praia Martim de Sá e que anteriormente desembocavam no canto da praia da cidade. É área habitada por moradores de rendas altas e médias, esparsas no compartimento entre as residências de veraneio e moradores de baixas rendas localizado entre a praia e avenida Brasil, no local denominado "Risca Faca", bairro favelado, mas onde encontram-se também residências modestas de veraneio.

A cidade, por força da modificação de drenagem natural dos cursos d'água mencionados, possui um grande número de valas de saneamento e para águas pluviais. São as mais extensas as das avenidas Oswaldo Cruz, Anchieta e Brasil.

A cidade de Caraguatatuba foi elevada a vila em 1857. Embora já existisse em 1666, teve um período crítico em sua existência quando seus moradores se retiraram do local, talvez no século XVIII ou início do XIX. Caraguatatuba possui um núcleo histórico mas que não apresenta praticamente nenhum vestígio mais do passado, tendo sido totalmente reurbanizado. (Figura 8).



Fontes: R.C.S., P.M.C.

O Sítio Urbano de Ubatuba

A cidade de Ubatuba está situada ao centro de uma planície costeira de sedimentação marinha e aluvional, na margem direita do rio Grande de Ubatuba.

O anfiteatro irregular é amplo. É delimitado pelos maciços da Ponte Alta a NNE do centro da cidade, com 414 metros de altitude, a cerca de 1,5 km do mar, com um esporão que forma um promontório estabelecendo o limite do anfiteatro entre as praias Vermelha do Norte e Barra Seca. Entre as praias Barra Seca e Perequê-Açu, no mesmo rumo, corre o rio Indaiá, cujo vale se situa entre os maciços do Caxambú, a NNE, com 717 metros de altitude, a cerca de 4 kms do mar e o do Frade, a NW, com 550 metros de altitude, a cerca de 3,5 kms do mar. Entre o maciço do Frade e vários maciços a W, dos quais o mais alto é o do Corcovado, com 1.060 metros, corre o rio Grande de Ubatuba, cujo vale amplo constituiu no passado e constitui hoje uma via natural de acesso ao Planalto sendo por onde passa a rodovia estadual que demanda Taubaté.

Ao S e SE o anfiteatro encontra seus limites no rio Itaguá e em um pequeno maciço insular de 327 metros de altitude que protege a Enseada de Ubatuba dos ventos de SW, S e SE. Nesse local, foi construída a ponte de atracação a que se fez referência no estudo do sítio portuário.

Com exceção da área da cidade propriamente dita, situada entre o rio Grande de Ubatuba e o rio Tavares ou Lagoa, junto ao mar, as áreas do anfiteatro foram ocupadas secularmente por fazendas e, desde o século XIX, por inúmeras chácaras que já desapareceram.

A praia do Itaguá, primitivamente domínio de pescadores, é área de ocupação turística e residencial com loteamentos recentes. Situa-se nela a atividade de salga assim como fábricas de gelo. A estrada de rodagem que liga Caraguatatuba a Ubatuba organizou nesse trecho, ao longo de si, uma atividade de serviços e comércio: junto da praia e no caminho que demanda as praias do Tenório e Vermelha do Sul. O rio Itaguá e o rio Tavares ou Lagoa delimitam uma área do sítio urbano com a urbanização estendendo-se ao longo da praia.

Transposto o rio Tavares ou Lagoa, rumo à cidade, há um loteamento turístico recente, existente desde a década de 50, setorizado pelo campo de aviação, que fica entre ele e a cidade.

Após o campo chega-se ao núcleo urbano mais denso e contínuo que se desenvolveu em torno do centro histórico, hoje também constituindo o núcleo de bens e serviços.

O "core" urbano é delimitado pelo perímetro formado pela avenida Iperoig, ruas professor Thomaz Galhardo, Hans Staden,

Esteves da Silva, Coronel Domiciano, Baltazar Forte e novamente avenida Iperoig. Corresponde ao que era a cidade antes de 1940.

A rodovia Taubaté-Ubatuba, ao sul da cidade, está também organizando ao longo de si o comércio e serviços, em seu trecho inicial.

A partir do núcleo histórico deu-se a expansão da urbanização inclusive com terrenos doados pela Prefeitura Municipal. Essa expansão encontrou limites no campo de aviação já mencionado e no Rio Grande de Ubatuba, em cuja foz encontra-se uma colônia de pescadores no mesmo lugar onde funcionou o antigo embarcadouro de café no século XIX.

Dessa forma a cidade expandiu-se para W em direção oposta ao mar a partir da década de 50 tendência ainda atual. Com o crescimento demográfico ocorrido na década de 60 e que afetou muitas cidades brasileiras, além de modificações na estrutura social urbana surgiram bairros de trabalhadores e assalariados diversos embora sem as características definidas de São Sebastião, Ilhabela e Caraguatatuba. Eles se localizam a W, na periferia da cidade, junto às margens do rio Grande de Ubatuba e junto ao campo de aviação. (1974)

As camadas de rendas médias e altas ocupam indistintamente toda a área urbana com suas residências situadas entre as casas de veraneio de um modo um pouco semelhante ao que acontece em Caraguatatuba. Como nesta última não há de maneira ainda bem definida áreas residenciais típicas de camadas ou classes sociais.

Transposto o rio Grande de Ubatuba, em direção NNE, alcança-se a praia do Perequê-Açú onde se desenvolve também a urbanização relacionada ao turismo.

O centro comercial e industrial de Ubatuba — pequenos e médios estabelecimentos — possui uma relativa autonomia local com influência tradicional de Taubaté. Não obstante, dadas as condições precárias da rodovia estadual para Taubaté em retificação e remodelação (1973) e à natural atração de São Paulo, desde o asfaltamento da ligação Ubatuba-Caraguatatuba começou a aumentar o relacionamento entre estas.

A cidade de Ubatuba foi elevada à vila em 1637, possuindo uma área de edificações históricas (Figura 9).

FIGURA 9



Fonte: F.A.U.

Os Sítios Urbanos do Litoral Norte

O sítio urbano das quatro sedes municipais do Litoral Norte do Estado de São Paulo é constituído por planícies de sedimentação marinha recente de um modo geral comprimidas entre a Escarpa da Serra do Mar e o Oceano Atlântico. A ocupação de morros e vertentes está ainda no início sendo a sucessão de praias o fator predominante na orientação da urbanização.

São Sebastião e Ilhabela encontraram dificuldade para a expansão de seus núcleos urbanos e ela passou a ocorrer nas pequenas áreas planas de sedimentação marinha e fluvial recente que se sucedem na costa com suas praias separadas por promontórios ou pequenos maciços insulares definindo um fenômeno de dispersão física.

Caraguatatuba e Ubatuba encontraram condições mais favoráveis à expansão urbana e desde o advento da atividade turística cresceram mais do que as duas primeiras definindo núcleos com possibilidade de ainda maior expansão.

Caraguatatuba soube aproveitar as condições de entroncamento rodoviário e se tornou a "capital regional urbana" do Litoral Norte.

As atividades econômicas relacionadas ao turismo e à urbanização foram orientadas em direção ao aproveitamento das praias e dos recursos do mar. As atividades portuárias, turísticas e industriais são recentes e constituem uma forma de organização do

espaço aparentemente incompatível: turismo e industrialização. Esta definiu-se com maior força em São Sebastião e Ubatuba seguidas de Caraguatatuba e Ilhabela onde é quase nula. Nesse sentido São Sebastião é hoje a "capital econômica" da micro-região homogênea.

No seu conjunto o processo de organização do espaço está relacionado ao aproveitamento das planícies costeiras situadas nas baixadas litorâneas tropicais úmidas numa unidade natural bem individualizada do litoral paulista que é o seu Litoral Norte. Trata-se de uma região ocupada secularmente e que guarda ainda vestígios do passado colonial particularmente Ubatuba, São Sebastião e Ilhabela.

Um novo tipo de espaço geoeconômico definiu-se na região relacionado à economia de mercado que fez com que se desorganizasse e esteja em vias de desaparecimento o espaço de economia fechada tradicional do gênero de vida caçara. É um espaço geoeconômico nacional em processo de rápida urbanização.

O POVOAMENTO E OS PADRÕES URBANOS DO PASSADO

O Litoral Norte do Estado de São Paulo é uma micro-região homogênea que passou por um processo de povoamento e colonização que remonta ao período colonial. Foi a ocupação de um espaço já habitado com o intuito de encontrar produtos de aproveitamento imediato que atendessem a demanda dos países europeus interessados em matérias-primas e gêneros tropicais (Prado Junior, C., 1956:23).

Do povoamento já existente e mesmo do que teria existido anteriormente pouco se sabe.

Os Primeiros Tempos

O litoral paulista conheceu um povoamento pre-colombiano de que são testemunhos os *sambaquis* encontrados desde Cananéia, no Litoral Sul, até a ilha de Santo Amaro, na Baixada Santista.

Os "homens dos sambaquis", na zona de Cananéia, teriam constituído um grupo humano "adaptado às condições de vida impostas pelas características geográficas da planície costeira marinha e pelo sistema lagunar. Suas canoas devem ter singrado as águas das lagoas e os "rios" regionais, por todos os recantos, vasculhando aquela pequenina e homogênea região geográfica. Os homens dos sambaquis constituíram, ali, assim como que uma civilização de canoeiros e um grupo humano conchófago e ictiófago, por excelência." (Ab'Sáber, A. N. e Besnard, W., 1953:220).

No Litoral Norte, contudo, a presença dos "homens dos sambaquis" parece não ter ocorrido (18).

Quando chegaram ao Brasil os primeiros europeus a costa paulista era habitada por grupos Tupi-guaranis (Ayrosa, P., 1934:2), identificados como: Tupinambás, no litoral de São Sebastião; Tupiniquins, até Cananéia; e os Carijós, de Cananéia a Santa Catarina (Schaden, E., 1954:390).

Os Tupinambás que habitavam o litoral de São Sebastião possuíam acampamento em Ubatuba (Staden, H., Séc. XVI:101) e entraram em choque, freqüentemente, com os Tupiniquins, os Tabajaras, os Carijós, os Guianás, os Timiminós, os Karajás, os Maracajás e os Goitacazes (Fernandes, F., 1952:38). Esse acampamento de Ubatuba, junto com outro diante da Ilha de São Sebastião, teria sido levantado para uma incursão guerreira a Bertoga tendo sido feito antes um pouso em Boissucanga (Staden, H., séc. XVI:125/6).

Devem ter sido numerosos os indígenas pois os cronistas referem os seguintes números para os bandos guerreiros (Fernandes, F., 1952:126):

"2.000 a 3.000 combatentes	Gandavo
4.000 combatentes	Léry
5.000 combatentes	Knivet
6.000, 8.000 até 10.000 combatentes	Thevet
8.000 combatentes	Staden
8.000 até 10.000 combatentes	Léry "

A organização do espaço não deixava, contudo, efeitos duradouros na caracterização da paisagem. Por outro lado o Planalto teria sido sempre mais importante para os indígenas que buscavam o litoral apenas em algumas épocas do ano (Petroni, P. s/d:3, Papy, L., 1952:362).

Mais importante que os traços na paisagem natural foi a contribuição do indígena para a definição do tipo étnico caíçara (também mestiçado com o negro). "Com os tipos humanos permaneceu muito da bagagem cultural do indígena, especialmente da cultura material; permaneceu, particularmente, um gênero de vida fundamentado em uma economia que, dado o aumento da população com a colonização, tornou-se predatória" (Petroni, P. s/d:3). A principal contribuição nesse sentido seria a roça.

A resistência dos indígenas e as condições peculiares do Litoral Norte não favoreceram, no início do século XVI, a colonização ou o povoamento europeu dessa região de comunicação difícil com o interior.

(18) Foram encontrados restos humanos e objetos num sambaqui em Ubatuba (O Estado de S. Paulo, 2-10-74).

O Início dos Ciclos de Prosperidade e Estagnação

O povoamento europeu do Litoral Norte, ao contrário da Baixada Santista e Litoral Sul, iniciou-se tardiamente, pois só em fins do século XVI começaria a tomar vulto com a expulsão dos franceses.

Os primeiros moradores efetivos parecem ter ocupado a Ilha de São Sebastião antes do continente. (França, A., 1951:132). Entretanto, logo surgiriam dois núcleos neste: o de São Sebastião e o da Exaltação da Santa Cruz do Salvador de Ubatuba, em torno de capela (Petroni, P., s/d:12), no mesmo sítio já referido no que diz respeito aos primitivos habitantes da região, os Tupinambás.

O Litoral Norte durante os séculos XVI e XVII conheceu a "concessão de várias sesmarias, o estabelecimento de engenhos de açúcar e aguardente e a existência de importantes culturas de fumo e de anil, produtos sempre mencionados nos documentos da época. Nestas atividades, de finalidades comerciais parece concentrar-se, então, o essencial da vida econômica da marinha, de uma economia relativamente aberta" (França, A., 1951:133).

Trata-se já, ao contrário do momento anterior, de uma definição duradoura de paisagens de que alguns traços arquitetônicos sobreviveriam, em particular a rede urbana sob a forma do "tabuleiro de xadrez".

Dadas as condições geográficas locais a fixação das vilas procurou as planícies de sedimentação marinha recente cobertas parcialmente por coluviões e aluviões, onde se encontrou um curso d'água, possibilidades mínimas para o desempenho da agricultura e pecuária ou a combinação desses fatores com a possibilidade de defesa e centro de trocas em espécie e de comércio local e com o Exterior. (Azevedo, A. de, 1956:71).

Na medida em que os núcleos urbanos coloniais foram uma criação das autoridades da metrópole portuguesa eles apresentaram o conhecido aspecto de "tabuleiro de xadrez" (Azevedo, A. de, 1956:83) mas, por outro lado, a periferia era irregular. De um lado a rígida urbanização do período mercantilista português de origem medieval renascentista (Reis Filho, N. G., 1970:32), de outro a organização do espaço urbano impulsionada por elementos à margem do centralismo monárquico.

A descrição desses núcleos apresenta as cidades como "acanhadas e sujas, atropeladas de becos e vielas de designações pitorescas, e espreguiçando-se, na periferia, nos seus ranchos e caminhos de tropas, nas suas chácaras e sítios que marcam a transição entre a paisagem urbana e a solidão envolvente dos campos, das chapadas ou das serras. A vida urbana, sonolenta e obscura, chocada no funcionalismo burocrático e parasitário e num comércio "desconfiado e ratinhão", arrasta-se na monotonia das ruas e das estradas, cujo silêncio é apenas quebrado de longe em longe

pelo chiar de carros de bois, pelo tropel de cavalos e burros de carga e pelas cantigas de africanos e de tropeiros" (Azevedo, F. de, 1956:72).

A descrição acima, no estilo de crônica, mostra de maneira generalizada o aspecto rotineiro dos aglomerados urbanos coloniais. E, por assim dizer, uma visão interior do assunto. Relacionada aos estímulos externos a perspectiva é outra: "Era neles que se encontravam os produtos que vinham da Europa e para eles levavam os agricultores e criadores os produtos de seus sítios e fazendas: daí o movimento de suas "vendas" e de suas modestas lojas, a realização de feiras semanais, a presença de ruas tipicamente comerciais" (Azevedo, A. de, 1956:77).

Até o século XIX não se modificaria esse padrão — com a exceção das cidades mineiras do período do ouro e dos povoados espontâneos — padrão esse que estava relacionado ao predomínio da vida rural no país e aos reflexos do desenvolvimento do capitalismo comercial vindos da Europa. (Prado Júnior, C., 1956:23).

Dessa forma os núcleos urbanos eram ao mesmo tempo "cidades de fazendeiros" (Lecocq — Müller, N., 1969:47) e centros comerciais. A industrialização (fumo, aguardente, anil, óleo de baleia) baseava-se na transformação de produtos primários por meio da denominada "indústria antiga", que precedeu à criação da máquina a vapor surgida com a primeira revolução industrial.

O desenvolvimento econômico inicial do Litoral Norte foi a base para o surgimento e evolução dos núcleos mencionados anteriormente em São Sebastião e Ubatuba.

Desses dois núcleos sabe-se o seguinte:

"De São Sebastião, um auto lavrado em 1636 e constante do livro do tombo de sua igreja matriz, revelava que a povoação já existia "havia mais de trinta anos", o que se confirmava por duas cartas de sesmarias no lugar, concedidas em Santos pelo capitão-mór Gaspar Coqueiro, loco-tenente de Lopo de Sousa, uma em 1605 e outra em 1609. Foi um de seus primeiros povoadores ou fundadores Francisco Escobar Ortiz, que estabeleceu além disso na região os dois primeiros engenhos de açúcar que existiram na Ilha de São Sebastião, segundo Taques, e que dispunha até de um "navio de duas cobertas" que navegava dali para Angola.

"De Ubatuba, sabe-se que se formou pela mesma época aproximadamente, em torno da capela edificada com o nome de Exaltação da Santa Cruz do Salvador de Ubatuba, por Jordão Homem da Costa — obtendo sesmarias no lugar, pelos anos de 1610 e 1611, outros povoadores, entre os quais o capitão Gonçalo Correia de Sá, seu irmão Martim de Sá com os filhos Salvador Correia de Sá e Artur de Sá, além de Belchior Conqueiro, Miguel Pires de Isasa e Antonio de Lucena.

"Tiveram condições, essas duas povoações, para se elevarem à categoria de vilas ainda na primeira metade do século XVII: São Sebastião em 1636 e Ubatuba em 1637 — o que parece indicar o aumento da população e a extensão do povoamento ao longo do litoral paulista do norte, à sombra ainda da indústria açucareira, pois conhece-se a existência, em meados do seiscentismo, do grande engenho da Praia do Barro, em São Sebastião, de Estevão Raposo Bacarro, com escravaria numerosa" (Bruno, E. da S., 1957:9).

A ocupação da costa evidenciou-se também com a construção do convento franciscano de Nossa Senhora do Amparo — de 1659 ou 1664 — em torno do qual formou-se pequeno povoado, hoje, Bairro de São Francisco, a seis quilômetros ao norte de São Sebastião. Outro elemento de comprovação da assertiva foi a fundação de Santo Antonio de Caraguatatuba, que aparece designada como povoação "nova", em documentos de 1655, 1666, segundo Benedito Calisto. (Bruno, E. da S., 1957:9).

Esta fase de desenvolvimento duraria pouco tempo em vista da competição com os engenhos de açúcar melhor situados da Bahia e Pernambuco, fato que se acentuou com o rumo da colonização, que preferiu adentrar o Planalto deixando o Litoral com população rarefeita, como vimos no estudo do sítio portuário de São Sebastião, sendo necessário acrescentar que a produção regional local continuou embora com menor importância para o conjunto da Colônia.

Depois do Açúcar o Ouro

Com o declínio do interesse pelo "apresamento" e início da descoberta do ouro de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso pelos paulistas o Litoral Norte conheceria outro ciclo de prosperidade em consequência dos portos de São Sebastião e Ubatuba passarem a ser elementos de articulação entre as áreas de mineração e o Exterior. Essa função daria aos dois núcleos elementos de crescimento. "De 1694 a 1704 — escreveu um pesquisador da história ubatubana, Felix Guisard Filho — muito ouro cunhado em Taubaté e procedente de Minas Gerais descia para Ubatuba e era depois comboiado em caravelas para Portugal. "Essa a origem do bairro taubateano de Registro e da antiga barreira na chegada de Ubatuba". Mas também São Sebastião — segundo Benedito Calisto — acusou nessa época progresso comercial devido à sua posição de porto em ligação com as povoações do Vale do Paraíba e, portanto, com as minas do Cataguazes". (Bruno, E. da S., 1957:9).

Os caminhos que ligavam o Vale do Paraíba Paulista ao Litoral Norte correspondiam a velhas trilhas indígenas: "Enquanto o caminho para Minas, pela garganta do Embaú, correspondia à velha trilha guainá, as que buscavam o litoral unindo as atuais ci-

dades de Taubaté e Ubatuba e São José dos Campos e Caraguatubá, seguiam velhos roteiros dos tamoios". (Lecocq — Müller, N., 1969:22).

A partir de 1710, com a abertura do *caminho novo* ligando as áreas de mineração diretamente ao Rio de Janeiro e com a elevação de São Paulo a Vila, em 1713, o Vale do Paraíba Paulista entrou em declínio e o Litoral Norte deve ter sofrido perda de população. (Petroni, P., s/d:14/5). "Foi então, provavelmente, que ocorreu aquilo que diria em 1847 um documento sobre a povoação de Caraguatubá: "foi vila que desertou, mudando-se os seus moradores para outras partes". (Bruno, E. da S., 1957:9).

O Retorno às Possibilidades do Meio

O século XVIII veria o Litoral Norte voltar a alcançar algum desenvolvimento, que giraria em torno das armações e pesca à baleia, do açúcar, arroz e mandioca, principalmente na segunda metade do setecentismo.

A primeira armação é de 1729, em São Sebastião e a ela estava ligada a pesca à baleia. (Ellis, M., 1969:50). Eram "casas, armazéns, tanques, tachos e outros utensílios — onde se recolhiam os enormes animais, aproveitando-se o seu óleo, a sua carne, as suas barbatanas e até mesmo as suas vértebras, que serviam de assentos nas moradias pobres. (...) Perdureou essa indústria, em São Sebastião, por várias décadas, sabendo-se que no ano de 1766 foram apanhadas, em sua armação, cinquenta e nove baleias — na Bertoga e na Barra Grande de Santos. Nesse ano de 1766 — de acordo com os recenseamentos mandados fazer pelo governador da capitania restaurada de São Paulo — Ubatuba, com seus 249 fogos e 1.191 habitantes, e São Sebastião, com seus 398 fogos e 1.783 moradores, tinham arrecadações inferiores a Santos, no litoral, e a São Paulo, Guaratinguetá, Taubaté, Mogi das Cruzes, Itu e Sorocaba, no planalto." (Bruno, E. da S., 1957:9).

A cana de açúcar voltara a ter importância, principalmente em São Sebastião e Ubatuba: "multiplicaram-se os engenhos de açúcar e de aguardente, alguns conservados até os dias atuais, a exemplo do *Engenho d'Água*, na ilha de São Sebastião." (Petroni, P., s/d:17).

A Ilha de São Sebastião conheceu grande desenvolvimento, sendo provável que "pelo menos nos fins do século XVIII, a situação demográfica da Ilha se destacasse no conjunto do litoral em que está integrada, a julgar pelas vantagens com que esta área aparece e atravessa todo o século seguinte." (França, A., 1951:133). A primeira capela foi de fins desse século e, em 1805, o povoado principal foi elevado à condição de vila, ficando conhecida como a Vila Bela da Princesa. (Marques, M. E. de A., 1952:124).

Tratava-se, então, de uma alternância de economia de subsistência e economia de exportação, necessárias ambas à vida regional da época.

Os Caminhos do Café

Durante a primeira metade do século XIX o Litoral Norte conheceu um período de apogeu em relação às épocas precedentes. (Petroni, P., s/d:18).

Contudo, no início do século os tempos foram difíceis devido "à investida e constantes ameaças dos piratas que percorriam a costa, levando o terror às populações da marinha", o que só desapareceria a partir de 1830. (Almeida, P. de, 1947:35).

Além disso o litoral ressentia-se da falta de comunicações com o Planalto. São desse século os caminhos do Padre Dória, ligando São Sebastião ao reverso da Serra e o de Ubatuba a São Luiz do Paraitinga. (Almeida, P. de, 1947:36). Também o de Caraguatuba a Paraibuna.

A abertura desses caminhos ligava-se ao desenvolvimento de um novo produto monocultor, o café, sobressaindo-se Ubatuba em seu cultivo e exportação. "No ano de 1827, destacavam-se entre outros produtos de exportação: café, 10.411 arrobas; fumo, 1.104; açúcar, 1.463 arrobas. No ano seguinte, 18.612 arrobas de café eram ali embarcadas, além de 2.293 de açúcar; 4.610 de fumo; mais de 60.000 telhas; 30.600 peças de louças, tijolos, etc., sendo que no ano de 1827, possuía nada menos de 18 fábricas de fumo. Em 1839, elevava-se ainda a exportação de café, para 20.753 arrobas, além do fumo, açúcar, louça de barro, com mais de 44.000 peças, 10 arrobas de algodão, aguardente e até mesmo cebola, com 5 mil molhos. (...) Em 1854, possuía o município de São Sebastião nada menos de 106 fazendas de café, em que trabalhavam 2.185 escravos, produzindo nesse ano, 86 mil arrobas, no valor de 104:000\$000. No ano de 1858 atingia a importação pelo mesmo porto, a mais de trezentos contos de réis, sendo 34:298\$000 de mercadorias nacionais e 203.145\$000 estrangeiras". Almeida, P. de., 1947:36).

Novo Período de Estagnação

A vida no Litoral Norte do Estado de São Paulo no início do século XX foi estudada tendo sido constatada decadência em relação ao período anterior (C.G.G., 1911:III). A região permaneceria em relativo abandono até 1936.

Tendo tido importância como portos do café, São Sebastião e Ubatuba começaram lentamente a entrar em declínio quando, a partir de 1867, inaugurou-se a ferrovia entre São Paulo e Santos. Em 1877 definiu-se a ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro. Ambas as estradas, abrangendo os interesses de ampla

hinterlândia do Sudeste brasileiro, contribuíram para a marginalização do Litoral Norte. A desagregação do sistema servil, no fim do século XIX, contribuiu também para a decadência não tendo o litoral se beneficiado com o braço do imigrante como outras regiões.

Enquanto o Litoral Sul veria desenvolverem-se várias tentativas de colonização, das quais teria grande êxito a de Registro (Petroni, P. 1965:33), o Litoral Norte só parece ter conhecido uma, e mesmo esta fracassada: a criação do núcleo de Conde do Pinhal, vizinho a Ubatuba, em 1907. (Bruno, E. da S., 1957:9).

Além da lavoura de subsistência e pesca, o Litoral Norte conheceu o desenvolvimento do cultivo da banana, introduzida a partir da Baixada Santista, desde o século XVIII, e intensificada a cultura no segundo quartel do século XIX (Petroni, P., s/d:32; Holmes, O., 1971:21). No entanto, ela só se tornaria relativamente importante em fase posterior, já no século XX.

Santos polarizava a economia do litoral assim como se tornou polo de atração para sua população cujos elementos para lá se dirigiam. (França, A., 1965:211).

Não obstante, principalmente em relação a São Sebastião, muitas iniciativas foram desenvolvidas, embora sem êxito, visando ligar o Litoral Norte ao Planalto por ferrovia. Ubatuba chegou inclusive a construir parcialmente uma ferrovia, como já foi visto.

A ligação rodoviária inaugurada em 1939 viria alterar as condições então existentes de marginalização.

QUADRO XVII

Evolução Demográfica do Litoral Norte

Anos	S. Sebastião	Ilhabela	Caraguatatuba	Ubatuba
1766 (1)	1.783	—	—	1.191
1836 (2)	4.290	4.235	—	6.032
1854 (2)	4.101	10.769	1.616	—
1876 (2)	4.712	6.740	1.668	7.565
1886 (2)	5.132	6.833	1.951	7.803
1890 (4)	—	7.361	—	—
1910 (5)	8.923	7.000	3.582	9.049
1920 (5)	6.340	8.052	2.917	10.179
1934 (6)	6.727	6.215	4.230	7.593

Fontes: (1) Bruno, E. da S., 1957:9; (2) Milliet, S., 1941:41; (3) Marques, M. E. de A., 1952:182; (4) França, A., 1951:131; (5) I.B.G.E., 1910 e 1920; (6) S.A. do Est. S.P., 1936:s/pp.

CIRCULAÇÃO, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

A rodovia é o principal meio de circulação intra-regional no Litoral Norte do Estado de São Paulo. É pela rodovia asfaltada SP-55, que liga as cidades de São Sebastião-Caraguatatuba-Ubatuba, que circulam passageiros e carga, num percurso de 75 Kms. Dadas as condições topográficas locais, já vistas anteriormente, o Litoral Norte não chega a apresentar um sistema rodoviário mas apenas uma única rodovia ao longo da costa com pequenos apêndices municipais. Na ilha de São Sebastião há uma modesta rodovia não asfaltada, SP-131, com cerca de 30 Kms, na parte interna do Canal de São Sebastião. Há ainda um trecho de 10 Kms que demanda a parte oriental da Ilha interrompendo-se a meio caminho.

Das ligações rodoviárias inter-regionais a mais importante é a ligação asfaltada São José dos Campos-Caraguatatuba, SP-99, que articula a região com o Planalto e que é parte do sistema rodoviário estadual do Vale do Paraíba Paulista — atualmente sendo remodelada (1973) — com 93 Kms de extensão. Outra ligação é a rodovia Taubaté-Ubatuba, SP-125, parcialmente asfaltada e em obras (1973) com cerca de 110 Kms, também parte do mesmo sistema. Ambas ligam o Litoral ao Planalto. A ligação da Baixada Santista com o Litoral Norte é feita por rodovia não asfaltada mas já com tráfego importante, superando em movimento a ligação Taubaté-Ubatuba (informação local e do DEER-1972). Possui mais de 100 Kms de extensão e é trecho da BR-101.

A ligação com o litoral fluminense está sendo aberta agora (1974) e é também trecho da BR-101, estrada federal litorânea, denominada "Rio-Santos". Esta estrada está aproveitando trechos do leito da rodovia estadual já existente. (Figura 10).

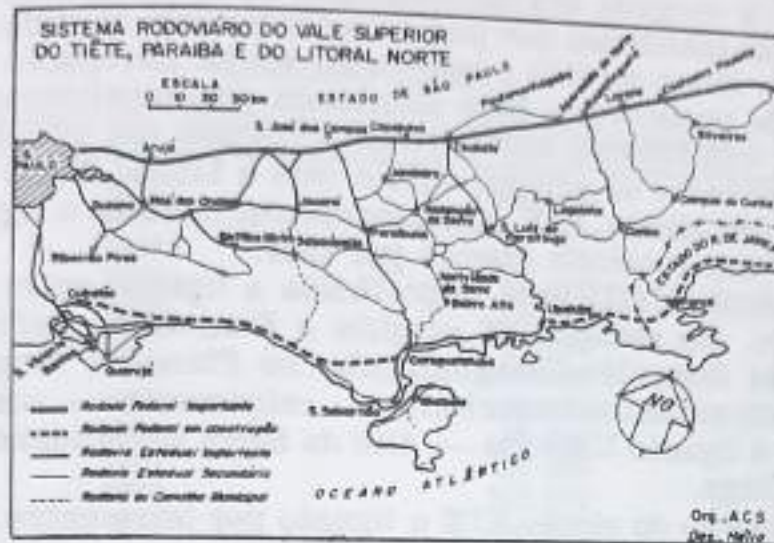
De São Sebastião a São Paulo são cerca de 213 Kms de distância. De Ubatuba, 236 Kms, passando por São José dos Campos e 248 por Taubaté. De Caraguatatuba, 188 Kms. (1973).

Dadas as características da topografia regional local são poucas as pequenas estradas municipais salientando-se, contudo, pela densidade de ocorrência em Caraguatatuba, as da baixada do Juquerê.

A rodovia estadual SP-55 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.

Em direção ao Planalto a Escarpa é transposta abruptamente através dos vales encaixados do Santo Antonio, em Caraguatatuba e do Ribeirão Grande de Ubatuba, em Ubatuba. São estradas sem grandes obras de arte — túneis, viadutos — cortadas a meia encos-

FIGURA 10



Fonte: D.E.E.R., 1972

ta, mas que tem apresentado problemas de drenagem em sua remodelação dada a pouca consistência do solo que, via de regra, apresenta-se muito decomposto por intemperismo físico e químico, repousando muitas vezes diretamente sobre a rocha matriz. É o caso dos "muros de arrimo" de concreto existentes no trecho da Escarpa em Caraguatatuba.

Para alcançar o Litoral, além das estradas já referidas, pode-se optar pelo trajeto São Paulo-Mogi das Cruzes-Salesópolis-Estrada São Paulo-99, trecho de terra e com muitas curvas entre Salesópolis e a São Paulo-99. (1973)

A ligação Paraibuna-Alto da Serra está sendo refeita por estrada completamente nova uma vez que as represas do curso superior do Rio Paraíba do Sul inundarão trechos da atual rodovia estadual, SP-99 afetando inclusive a cidade de Natividade da Serra, no Planalto (1973).

Existem ainda ligações precárias, inter-municipais, que mal dão trânsito para veículos, entre Salesópolis e Juqueí, ao sul de São Sebastião e entre Natividade da Serra e Caraguatatuba, passando por Bairro Alto.

O predomínio do transporte rodoviário na região é recente e está relacionado ao desenvolvimento da indústria automobilística e a seus efeitos multiplicadores.

As primeiras vias de comunicações e transportes existentes na região foram as trilhas dos indígenas, que utilizaram também as águas costeiras e os rios mais importantes como, entre outros, o Juqueriquerê, o Saí, o Una e o Ribeirão Grande de Ubatuba.

Com a chegada dos colonizadores acenturam-se as ligações e transportes marítimos que puderam contar com os abrigos naturais existentes. Nesse sentido o mar como via de navegação apresentaria grande importância hoje acentuada pelo movimento portuário existente e já referido anteriormente. Depois dos períodos de apogeu relacionados ao açúcar, ouro e café o Litoral Norte exportava, no início do século XIX, principalmente banana e aguardente e abastecia seu comércio apenas por mar.

No século XVIII teria importância a ligação entre Ubatuba e o Planalto. No século XIX surgiria a Estrada do Padre Dória ligando São Sebastião-Caraguatatuba ao Planalto; chegaria a receber melhoramento importante — calçamento — como estrada imperial, a ligação Ubatuba — Alto da Serra demandando São Luiz do Paraitinga.

No começo do século XIX a ligação por terra entre Santos-São Sebastião-Caraguatatuba-Ubatuba encontrava-se conservada sendo os rios transpostos por balsas ou canoas (Pinto, A. A., 1903:19 e 269) mas a ligação marítima era a mais importante (Lisboa, A., 1926:459).

O telégrafo alcançou o Litoral Norte na década de 10, sendo que hoje as comunicações telefônicas são feitas por discagem indireta e por telex.

A rodovia estadual São José dos Campos-Caraguatatuba foi aberta ao tráfego em 1939, sendo que a ligação com São Sebastião já ocorrera em 1938. A ligação Caraguatatuba-Ubatuba só ocorreria em 1955. Estas rodovias passaram a substituir os antigos caminhos que depois se tornaram as estradas do período do Império.

No final da década de 30 era possível ir a São Sebastião por aviões do Correio Aéreo Nacional, descendo as aeronaves atrás da cidade em área hoje urbanizada. A ligação por aviões só ocorreria novamente na década de 60 com aviões particulares ligando o Planalto a Ilhabela e com uma linha da VASP que existiu entre São Paulo e Ubatuba. (Há campo de pouso em Juqueí e na baixada do Juqueriquerê).

No século XIX o Litoral Norte conheceria sua única tentativa de ligação ferroviária efetiva com o Planalto tendo as pontas dos trilhos partindo de Taubaté chegando a alcançar o alto da Escarpa. O empreendimento não pode ser completado sendo abandonado.

A única utilização de vulto dos cursos d'água existentes foi a de aproveitamento pela Cia. Brasileira de Frutas (Frigorífico Anglo-fazenda São Sebastião) do rio Juqueriquerê para transporte de banana na primeira metade deste século.

O movimento de petróleo bruto para a Baseada Santiasta e o Planalto é feito através dos dois oleodutos já mencionados.

É importante a ligação entre São Sebastião e Ilhabela por "ferry-boat" consistindo no meio mais usado no transporte de passageiros e carga entre os dois municípios.

QUADRO XVIII

MOVIMENTO DO "FERRY-BOAT" SÃO SEBASTIÃO-ILHABELA

Ano	Veículos
1964	58.411
1965	63.853
1966	67.819
1967	51.074
1968	71.762
1969	76.113
1970	95.499
1971	123.694
1972	153.013
1973	190.945

Fonte: D.E.E.R.

Obs.: De 1.º/71 a 27/2/74 utilizaram o "ferry-boat" demandando Ilhabela 16.410 automóveis, 100 veículos oficiais, 343 motocicletas, 45 ônibus e 627 caminhões, num total de 17.525 veículos. (O Estado de S. Paulo, 20-3-1974).

Durante muitos anos a rodovia São José dos Campos-Caraguatatuba teve condições precárias com suas pontes de madeira dificultando o tráfego pesado. Com a substituição destas por obras de concreto, particularmente a ponte sobre o rio Juqueriquerê, desencadeou-se um intenso processo de comunicações e transportes entre o Planalto e o Litoral que tem apresentado tendência sempre crescente. Dadas as condições morfoclimáticas e geomorfológicas locais as ligações rodoviárias tem apresentado problemas sérios e em algumas ocasiões muito graves, como quando da catástrofe de 1967 ocorrida em Caraguatatuba, tendo a ponte sobre o rio Santo Antonio na cidade que ter sido totalmente reconstruída pois a anterior foi arrastada pelas águas num autêntico desafio à organização do espaço em condições de tropicalidade acentuada.

Os dados regionais existentes sobre comunicações e transportes não são muitos e não foi possível separar o trânsito de viagens particulares e com fins econômicos do trânsito específico de turistas.

A figura 11 mostra o movimento total de veículos-dia na ligação Planalto-Litoral, passageiros e carga, nos dois sentidos, no período 1949-68. A amostragem, feita em seis dias por ano, alternados, em 24 horas, abrange veículos leves (autos de passeio, caminhonetes, peruas e tratores), veículos de carga (caminhões pequenos, médios e pesados), ônibus, motocicletas e tração animal.

MEMORANDUM FOR THE SECRETARY OF THE ARMY
SUBJECT: [Illegible]

1. [Illegible text]

2. [Illegible text]

3. [Illegible text]

4. [Illegible text]

5. [Illegible text]

6. [Illegible text]

7. [Illegible text]

8. [Illegible text]

9. [Illegible text]

10. [Illegible text]

O gráfico mostra que em 1951 o número de veículos-dia, passageiros, ultrapassou o de carga, tendência que se manteve depois. (Foi o início do movimento turístico). De 1953 a 1956 ocorreu uma crise com queda no movimento (19). Posteriormente o crescimento é constante no movimento de passageiros estando bem marcado o ano de 1967 da catástrofe de Caraguatatuba seguindo-se rápida recuperação. O movimento de carga manteve-se constante com oscilações em 1964 e 1967. A primeira por força dos acontecimentos políticos e militares desse ano. A segunda relacionada à catástrofe de Caraguatatuba.

Nota-se também que o movimento rodoviário ganhou impulso decisivo em 1956, um ano após à inauguração oficial do porto de São Sebastião, firmando-se a partir de 1959. Recentemente, com a inauguração do terminal marítimo da Petrobrás, em 1969, deve ter ocorrido também novo impulso mas os dados não puderam ser utilizados em consequência do período ser pequeno e de alteração no critério de contagem por parte do DER — mudança dos postos de contagem para evitar a interferência do tráfego inter-municipal.

A Figura 12 representa o movimento total de veículos-dia por rodovia, incluídos aqui para efeito de comparação outros trajetos com implicações turísticas.

O gráfico mostra bem a diferença de tráfego entre o Planalto e a Baixada Santista, por um lado, e o Planalto e os litorais Sul e Norte, por outro.

O Litoral Sul aparece com pequeno e constante movimento, abaixo do trajeto Taubaté-Ubatuba, também reduzido e menor do que o do trajeto São José dos Campos-Campos do Jordão.

São Sebastião-Ilhabela e Caraguatatuba disputam a maior parcela do movimento principalmente ao fim do período considerado.

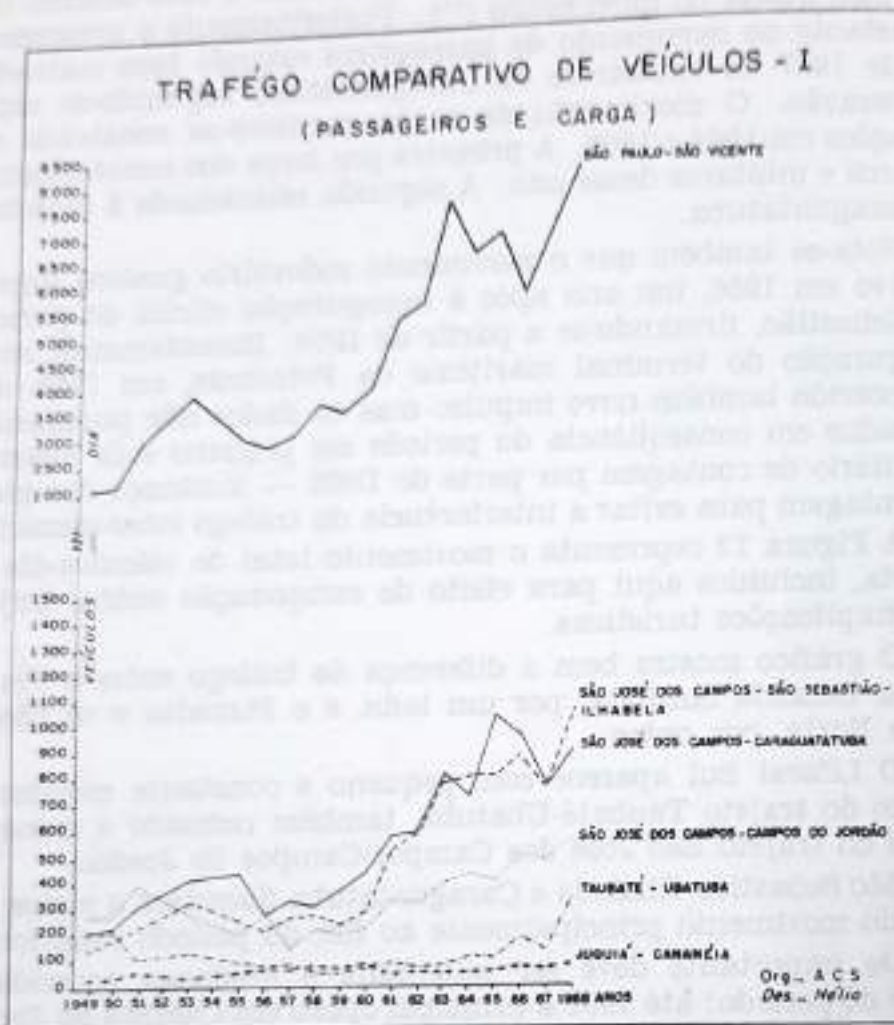
De importante deve ser salientada a mudança ocorrida no início do período: até 1951 a principal opção era Campos do Jordão, seguida de Caraguatatuba e Ubatuba.

Até essa época os freqüentadores do Litoral Norte ainda não se constituíam em turistas propriamente ditos, como hoje, mas eram designados em São Paulo, como "habitués" (Gomes, F., 1967). Era, então comum aqueles que podiam dispor de automóveis, alternarem as férias: em julho, Campos do Jordão, em janeiro-fevereiro, o Litoral Norte.

A tranquilidade do Litoral Norte era então completa, com a ausência de poluição e dos problemas atuais do turismo de massa. Predominava a vida simples do caçara que recebia com prazer a pequena elite que então podia chegar lá em viagem que durava várias horas. Não obstante, essa situação quase idílica não escondia

(19) Não foi possível apurar a causa.

FIGURA 12

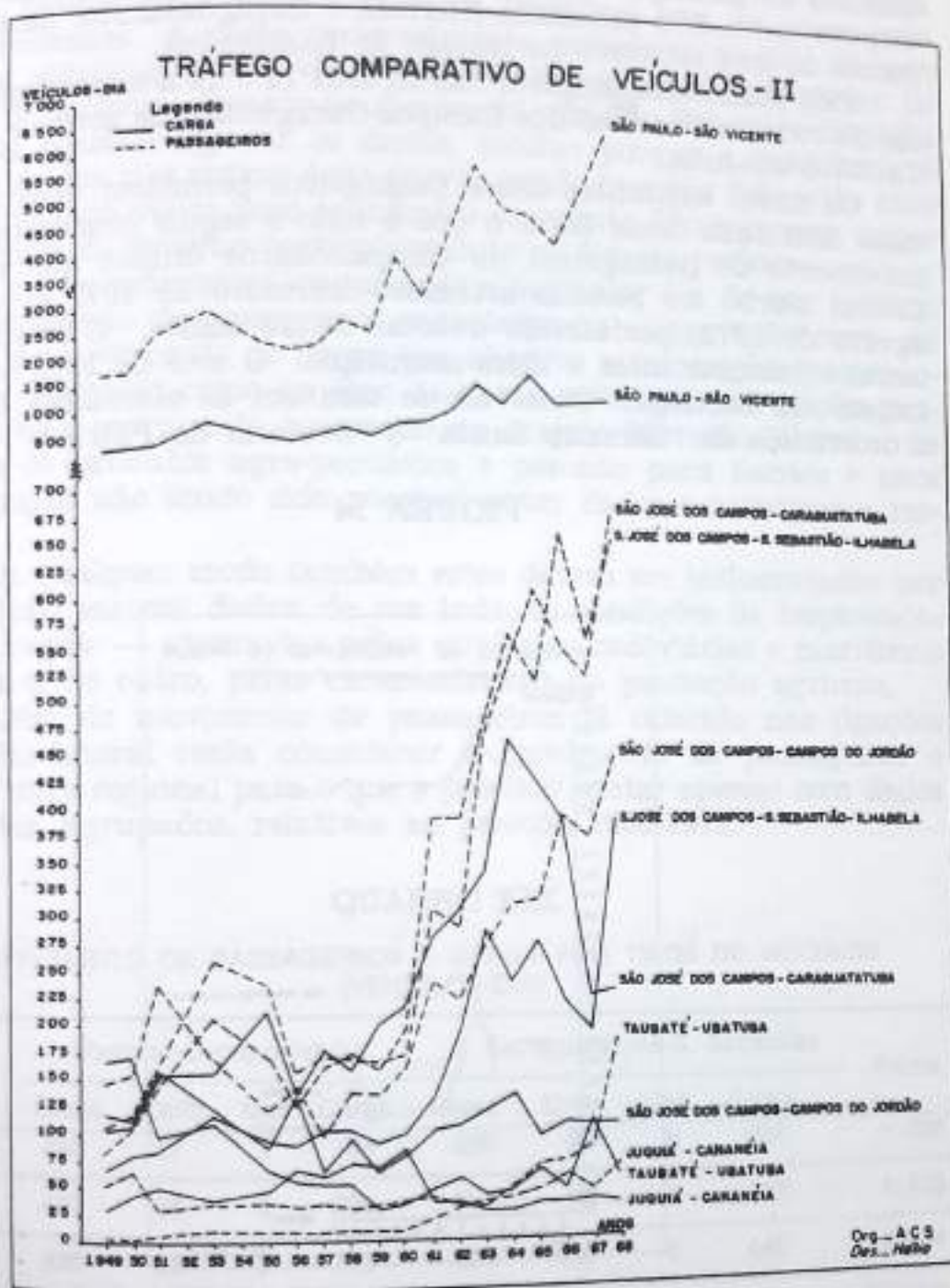


Fonte: D.E.E.R.

dia o enorme atraso da região e seus problemas, principalmente os de baixo nível de vida da maior parte de sua população.

Do litoral paulista dizia-se então: "Em oposição, portanto, à atividade característica das frentes atuais de povoamento do planalto, o litoral é a mais estagnada das regiões paulistas, sem fontes econômicas próprias, financeiramente deficitário e demograficamente desfalcado, como tem sido acentuado várias vezes". (França, A., 1951-12).

FIGURA 13



Fonte: D.E.E.R.

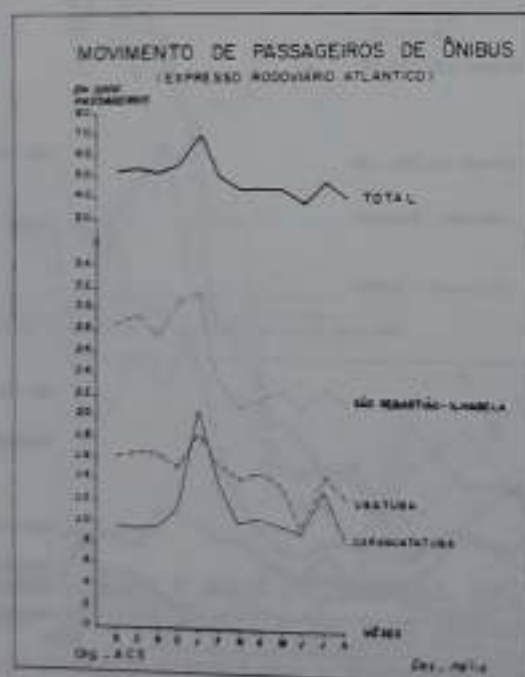
A figura 13 representa o movimento de veículos-dia pelas mesmas rodovias já mencionadas no quadro anterior mas agora com discriminação de passageiros e carga.

O gráfico mostra as mesmas tendências do anterior com o número de passageiros ultrapassando o de carga, ocorrendo uma disputa entre São Sebastião-Ilhabela e Caraguatatuba particularmente no que se refere ao tráfego de passageiros.

Fica ressaltada também nas figuras 12 e 13 a maior importância da rodovia São José dos Campos-Caraguatatuba sobre o trajeto Taubaté-Ubatuba.

Os dados existentes sobre passageiros permitem uma análise mais detalhada desse fluxo o que é feito a seguir observando-se o movimento de passageiros da companhia de ônibus que serve o Litoral Norte, no período setembro-dezembro de 1971 e janeiro-agosto de 1972, perfazendo o total de 12 meses. O movimento inclui o trânsito inter e intra-municipal. O ano de 1972 inclui o trajeto via Bertioga. Observam-se também as alterações devidas à ocorrência da "Semana Santa" e "Semana da Pátria".

FIGURA 14



Fonte: D.E.R., 1972

O gráfico apresenta com nitidez a variação sazonal do movimento de passageiros relacionada aos períodos de férias e à ocorrência da "Semana Santa" e "Semana da Pátria". Contudo, cada curva particular representa as tendências locais, sendo que a de Caraguatatuba é a que mais se aproxima do que poderia ser uma curva teórica para uma localidade turística com os picos bem caracterizados. A razão provavelmente prende-se ao fato de que é uma cidade que tem vivido essencialmente das temporadas de fluxo de turismo. Quanto ao movimento de São Sebastião-Ilhabela não foi possível separar os dados, motivo porque a frequência é maior do que nas outras duas curvas sendo que São Sebastião deve aparecer com maior peso econômico enquanto Ilhabela com maior incidência de turismo particularmente no fim do período.

Uma característica importante a assinalar é a de que o ritmo do movimento de passageiros caracterizado acima é diferente do ritmo do movimento de carga que obedece a imposições geoeconômicas diferentes como no caso de obras públicas, construções particulares e movimento comercial no trajeto Planalto-Litoral e na venda de produtos agro-pecuários e pescado para Santos e para o Planalto não tendo sido possível obter dados estatísticos a respeito.

De qualquer modo também estes devem ser influenciados por um ritmo sazonal dadas, de um lado, as condições de tropicalidade da região — atenuadas pelas condições rodoviárias e marítimas atuais e, de outro, pelas características da produção agrícola.

Além do movimento de passageiros já referido nas ligações Planalto-Litoral resta considerar o movimento de passageiros e carga intra-regional para o que é possível contar apenas com dados recentes, agrupados, relativos ao período 1969-1971.

QUADRO XIX

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS E CARGA POR TIPOS DE VEÍCULOS (VEÍCULOS-DIA)

Anos	Ubatuba-Caraguatatuba				Caraguatatuba-S. Sebastião				Totais
	Leves	Onib.	Mot.	Carga	Leves	Onib.	Mot.	Carga	
1969	342	27	1	84	698	80	9	281	1.522
1970	407	36	2	239	737	76	4	227	1.728
1971	480	35	2	102	924	100	6	445	2.094

Fonte: D.E.E.R.

O movimento de veículos-dia de passageiros que engloba as três primeiras categorias — automóveis, caminhonetes, peruas, ônibus e motocicletas — é superior ao de carga. Não obstante, este

último — para capacidade superior a 3,5 toneladas — que inclui caminhões leves, médios e pesados não é pequeno para as condições regionais locais. Nos dois percursos aparece o tráfego que provém também do Planalto não correspondendo assim ao movimento exclusivamente intra-regional.

Ainda relativamente à movimentação de passageiros e carga deve ser aqui descrita a mobilidade da população local através dos vários tipos de veículos utilizados. Os dados referem-se às quatro sedes municipais regionais locais.

QUADRO XX

TIPOS DE VEÍCULOS UTILIZADOS POR PESSOA NO TRANSPORTE LOCAL E INTRA-REGIONAL (RESPOSTAS MÚLTIPLAS)

Veículos	Ilhab.	%	S. Seb.	%	Carag.	%	Ubat.	%	Tot.	%
Bicicleta	5	14	187	44	124	35	71	24	387	35
Onibus	16	46	96	23	78	22	149	50	339	30
Automóveis	7	20	102	24	134	37	66	22	309	28
Caminhões	2	6	14	3	16	4	6	2	38	3
Peruas	—	—	13	3	4	1	1	—	18	2
Taxis	1	3	8	2	2	1	3	1	14	1
Embarcações	4	11	4	1	—	—	4	1	12	1
Totais	35	100	424	100	358	100	300	100	1.117	100

Fonte: Pesquisa de Campo

Obs.: 1) Dados de Ilhabela de 1972; dados de São Sebastião de 1970; dados de Caraguatatuba de 1971; dados de Ubatuba e 1972.

2) Amostra equiprobabilística com cobertura aleatória de todo o universo urbano considerado.

3) Totais absolutos das quatro amostras para respectivamente 52, 573, 634 e 460 unidades visitadas, correspondendo por sua vez a 35%, 60%, 70% e 64% do total das populações fixas, exclusive residências de veraneio.

4) Para os quadros seguintes que se referirem a **Pesquisa de Campo** os elementos são os mesmos referidos aqui.

No transporte urbano e interurbano a bicicleta aparece com percentagem alta (35%) principalmente para São Sebastião (44%) sendo que constitui o principal veículo de locomoção do Litoral Norte exclusive a ligação Caraguatatuba-Ubatuba. O ônibus e o automóvel considerados juntos constituem os meios mais utilizados nos quatro municípios (58%). O movimento de caminhões

— implicando também em transporte de carga — é significativo em Ilhabela, São Sebastião e Caraguatatuba. O uso de peruas e taxis é pequeno. Quanto às embarcações sua importância é diminuta. No total a bicicleta, o ônibus e o automóvel abrangem mais de 90% para todo o Litoral.

Além do conjunto de transportes e meios de comunicação descritos devem ser consideradas também outras formas de comunicações intra e inter-regionais que possuem importância econômica direta ou indireta embora não tenha sido possível separar os dados, estando incluídas aqui formas de comunicação de massa selecionadas segundo aquele critério. A inclusão deste último item foi decidida com base na evidência de que o comportamento do produtor, do intermediário e do consumidor é influenciado pelos veículos de divulgação ou de comunicação. Por outro lado elas fornecem mais elementos para a verificação do grau de relacionamento entre a realidade regional local e outras regiões.

Em primeiro lugar considerou-se as chamadas telefônicas realizadas por ano do Litoral Norte para fora.

QUADRO XXI

Chamadas Telefônicas — Posição Regional para Chamadas Interurbanas do Litoral Norte por Municípios e Total (Respostas Múltiplas)

SÃO SEBASTIÃO (1970)

Grupos Regionais	Posição (1)	%
Grande São Paulo	60	38,0
Baixada Santista	29	18,3
Litoral Norte	23	14,5
Vale do Paraíba Paulista	22	14,0
Guanabara	11	7,0
Diversos	13	8,2
Totais	158	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo

(1) Número de vezes em que os grupos regionais aparecem na amostra.

O maior número de chamadas telefônicas é feito para a Grande São Paulo (40,0%), seguida do Vale do Paraíba P. (25,0%) e do próprio Litoral Norte (11,0%) perfazendo mais de 3/4 do total. São Sebastião (18,3%) e Ilhabela (20,0%) apresentam bom relacionamento com a Baixada Santista. A Guanabara aparece com

QUADRO XXII
ILHABELA (1972)

Grupos Regionais	Posição	%
Grande São Paulo	19	54,3
Baixada Santista	7	20,0
Litoral Norte	3	8,6
Guanabara	2	5,7
Vale do Paraíba Paulista	1	2,8
Diversos	3	8,6
Totais	35	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo

QUADRO XXIII
CARAQUATATUBA (1971)

Grupos Regionais	Posição	%
Grande São Paulo	90	37,8
Vale do Paraíba Paulista	68	28,6
Litoral Norte	28	11,8
Baixada Santista	11	4,6
Guanabara	11	4,6
Diversos	30	12,6
Totais	238	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo

QUADRO XXIV
UBATUBA (1972)

Grupos Regionais	Posição	%
Grande São Paulo	91	41,6
Vale do Paraíba Paulista	72	32,8
Litoral Norte	18	8,3
Baixada Santista	13	5,9
Guanabara	8	3,7
Diversos	17	7,7
Totais	219	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo

QUADRO XXV
LITORAL NORTE (1970, 1971, 1972)

Grupos Regionais	Posição	%
Grande São Paulo	260	40,0
Vale do Paraíba Paulista	163	25,0
Litoral Norte	72	11,0
Baixada Santista	60	9,3
Guanabara	32	5,0
Diversos	63	9,7
Totais	650	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo

baixa frequência para as quatro localidades. (Não foi possível obter dados do terminal de petróleo da Petrobrás, o que poderia modificar a posição da Guanabara) ⁽²⁰⁾.

Os dados amostrais já referidos indicam que os moradores das cidades do Litoral Norte recebem informações das áreas exteriores por meio de rádio e televisão como segue:

QUADRO XXVI
POSSE DE RÁDIO E TELEVISÃO

Localidade	Rádio		Televisão	
São Sebastião (1970)	470	82,0	319	55,7
Ilhabela (1972)	47	90,4	31	59,6
Caraguatatuba (1971)	510	80,4	400	63,1
Ubatuba (1972)	352	76,5	226	49,1
Totais	1.379	80,2	976	56,7

Fonte: Pesquisa de Campo

Ilhabela apresenta o maior índice de moradores com rádio (90,4%) seguida de São Sebastião (82,0%) e Caraguatatuba (80,4%). Esta última apresenta o maior índice de televisões (63,1%) seguida de Ilhabela (59,6%) e São Sebastião (55,7%). É possível que o isolamento insular de Ilhabela seja também causa dos índices altos de rádios e televisões. Já Ubatuba, que apresenta os menores índices de rádios e televisões é também a cidade de maior peso de tradição no Litoral Norte.

⁽²⁰⁾ Foi mantida a denominação Guanabara, que se refere à cidade do Rio de Janeiro, válida para os anos da amostragem.

A existência da televisão no Litoral Norte é recente e a transmissão apresenta problemas por causa da Escarpa além de sofrer a influência dos danos causados pelos pesados temporais de verão.

Outros meios de comunicação como o cinema, os jornais e as revistas apresentaram o seguinte resultado amostral:

QUADRO XXVII
COMUNICAÇÃO DE MASSA VISUAL E LEITURA

Localidade	Vão ao cinema		Lêem jornal		Lêem revista	
São Sebastião (1970)	261	44,2	325	56,7	253	42,8
Ilhabela (1972) (*)	4	7,6	26	50,0	30	57,6
Caraguatatuba (1971)	203	32,0	290	45,7	226	35,6
Ubatuba (1972)	137	30,0	197	43,0	173	37,6
Totais	605	35,1	838	48,7	682	39,6

Fonte: Pesquisa de Campo

(*) O município de Ilhabela não possui cinema. Trata-se de ida ao cinema de São Sebastião.

O maior índice de idas ao cinema refere-se a São Sebastião (44,2%) seguida de Caraguatatuba (32,0%) e Ubatuba (30,0%). São Sebastião participa também com o maior índice de leitura de jornais (56,7%) seguida de Ilhabela (50,0%) e Caraguatatuba (45,7%) e Ubatuba (43,0%) quase juntas. Ilhabela apresenta o maior índice de leitura de revistas (57,6%) seguida de São Sebastião (42,8%) e Ubatuba (37,6%) e Caraguatatuba (35,6%) quase juntas.

A frequência a todos esses meios de comunicação indica que hoje o Litoral Norte recebe o mesmo volume e a mesma qualidade de informações que o restante do país em particular a Grande São Paulo, Baixada Santista, Vale do Paraíba Paulista e Rio de Janeiro.

Atualmente o Litoral Norte não possui jornal local embora Caraguatatuba e Ubatuba possuam estações de rádio (1973).

Ainda no que se refere a comunicações é importante verificar as saídas do Litoral Norte por município por número de vezes, destino e por qual motivo. São os quadros que se seguem:

As informações amostrais seguintes indicam que a maior mobilidade para fora ocorre em São Sebastião (84,1%) e a menor em Ilhabela (67,3%). A maior porcentagem de saídas por ano concentra-se nos extremos entre uma e três e entre 10 e mais de 12 o que está na dependência dos vários motivos apresentados pelos entrevistados como se verá mais adiante.

QUADRO XXVIII
NUMERO DE SAIDAS POR ANO POR MUNICIPIO NO LITORAL NORTE

Freqüência	S. Sebastião	Ilhabela	Caraguatatuba	Ubatuba
Até 1	148	8	125	93
2	74	14	101	88
3	31	2	46	35
4	27	1	19	20
5	16	1	20	12
6	5	3	10	8
7	2	0	2	4
8	0	0	5	4
9	0	0	1	2
10	104	3	36	13
11	0	0	0	0
12	50	0	31	22
+ de 12	25	3	83	19
Totais	482	35	479	320

Fonte: Pesquisa de Campo

QUADRO XXIX
REGIÕES E ÁREAS DE DESTINO A PARTIR DOS MUNICIPIOS
(RESPOSTAS MÚLTIPLAS)

Para	De	S. Sebast.	Ilhab.	Caraguat.	Ubatuba	Total	%
G. S. Paulo		190	18	230	150	588	32,7
V. Paraíba P.		76	3	248	167	494	27,6
B. Santista		158	18	40	23	239	13,2
L. Norte		42	3	90	39	204	11,3
E. S. Paulo		34	2	54	27	117	6,6
Guanabara		27	1	15	10	53	2,9
Diversos		43	—	29	19	91	5,2
Exterior		3	—	4	1	8	0,5

Fonte: Pesquisa de Campo

No conjunto do Litoral Norte a polarização da Grande São Paulo é significativa (32,7%) seguida do Vale do Paraíba P. (27,6%) e Baixada Santista (13,2%). Individualmente São Sebastião e Ilhabela estão mais ligadas à Grande São Paulo; Caraguatatuba e Ubatuba estão mais ligadas ao Vale do Paraíba Paulista. A Baixada Santista é importante apenas para São Sebastião e Ilhabela. O Litoral Norte apresenta mobilidade em todos os

sentidos em sua própria micro-região com Caraguatatuba apresentando a maior incidência.

A população do Litoral Norte que demanda essas regiões e áreas o faz pelos seguintes motivos:

QUADRO XXX
MOTIVOS DE SAIDAS DOS MUNICÍPIOS

Motivos	S. Sebastião	Ilhabela	Caraguat.	Ubatuba	Totais
Visitas	189	7	247	123	566
Passelos	116	15	137	108	376
Trabalho e Negócios	83	2	89	50	224
Saúde	45	6	62	87	200
Compras	31	2	22	24	79
Outros	23	2	12	3	40
Totais	487	34	569	395	1.485

Fonte: Pesquisa de Campo

As saídas por motivos econômicos perfazem 15,1% do total. As saídas para visitas, 38,1%, devem estar relacionadas ao fato de que a população local é de origem recente.

As comunicações e transportes no Litoral Norte do Estado de São Paulo mostram-se bastante dinâmicos evidenciando os processos de transformação dos espaços geográfico e econômico locais que tem ocorrido recentemente nessa micro-região relacionando micro e macro-espaços. A mobilidade se faz no interior de uma Grande Região, o Sudeste, que constitui um espaço geoeconômico diferenciado, abrigando uma industrialização que relaciona espaços locais, regionais, nacionais, internacionais e multinacionais.

A POPULAÇÃO ATUAL

A população atual do Litoral Norte do Estado de São Paulo é o resultado de um duplo movimento migratório ocorrido nos últimos vinte anos (1950-1970): de uma parte ocorreu um intenso processo de migrações do campo para as cidades; de outro ocorreu um intenso processo de migrações do Planalto para o Litoral e no interior deste.

Em São Sebastião 62,0% do total da população da cidade não nasceram no município (amostra de 60%). Em Ilhabela, 26,8% (amostra de 35%)⁽²¹⁾. Em Caraguatatuba, 57,0% (amostra de 70%). Em Ubatuba, 40,5% (amostra de 64%).

(21) Ilhabela perdeu muita população que migrou para o continente, ganhou muita população rural que passou para o meio urbano, mas houve pouco movimento migratório de fora em sua direção.

No conjunto 46,6% não nasceram no Litoral Norte nas suas sedes municipais.

A evolução desse fenômeno foi a seguinte:

QUADRO XXXI

LITORAL NORTE — POPULAÇÃO TOTAL

LOCAL	ANOS	1940	1950	1960	1970
Ilhabela		5.568	5.066	5.119	5.857
São Sebastião		6.036	6.033	7.476	12.385
Caraguatatuba		4.666	5.429	9.819	15.322
Ubatuba		7.255	7.941	10.294	15.478
Litoral Norte		23.525	24.469	32.708	49.042
Estado S. Paulo		7.108.316	9.134.423	12.974.699	17.958.693

Fonte: I.B.G.E.

Entre 1940 e 1950 a população do Litoral Norte manteve-se estável. Entre 1950 e 1960 ocorreu um aumento de 34% sendo que Ilhabela permaneceu estável, São Sebastião cresceu 24%, Ubatuba 30% e Caraguatatuba com 81% quase dobrou sua população nesse período apresentando forte crescimento. De 1960 a 1970 a população do Litoral Norte apresentou um crescimento de 50%, superior à do Estado que foi de 39%. Ilhabela apresentou diminuto crescimento populacional. Ubatuba aparece com 50%, Caraguatatuba diminuiu o ritmo apresentando 56% e São Sebastião apresentou o maior crescimento com 66%.

Quanto às migrações do campo para as cidades a evolução foi a seguinte em 1.000 habitantes:

QUADRO XXXII

LITORAL NORTE — POPULAÇÃO URBANA E RURAL (1.000 Hbs.)

ANOS	1940		1950		1960		1970	
	Urb.	Rur.	Urb.	Rur.	Urb.	Rur.	Urb.	Rur.
Localidade	Urb.	Rur.	Urb.	Rur.	Urb.	Rur.	Urb.	Rur.
Ilhabela	0,8	4,8	1,2	3,8	1,8	3,3	5,6	0,2
São Sebastião	1,6	4,4	2,4	3,6	3,9	3,5	11,6	0,7
Caraguatatuba	1,8	2,8	1,7	3,7	4,6	5,2	13,3	1,0
Ubatuba	1,0	6,2	1,7	6,2	4,0	6,2	9,3	6,1
Litoral Norte	5,3	18,2	7,1	17,3	14,4	18,2	39,9	9,2

Fonte: I.B.G.E.

Entre 1940 e 1950 a população rural predominava sobre a urbana em mais de 50% no total. Entre 1950 e 1960 o predomínio da população rural sobre a urbana quase se anulou com São Sebastião

apresentando já o predomínio da população urbana. Mas foi de 1960 a 1970 que a situação inverteu-se inteiramente. O Litoral Norte apresentava a população urbana com predomínio de 81% sobre a rural com porcentagem semelhante à do Estado de São Paulo, 80% (14.452.244 urbana e 3.526.449 rural). Ilhabela apresentou em 1970 o maior índice de urbanização, 95%. Em seguida vinha São Sebastião com 94%. Como a urbanização de Ilhabela deve ser encarada com reserva, em vista do critério adotado pelo I.B.G.E., (22) São Sebastião deve ser considerada a localidade que apresentou maior índice de urbanização, intensificada pela relativa industrialização local que a transformou na "capital econômica" regional. Caraguatatuba apresentou 87% de população urbana. No conjunto é a cidade (e bairros) com o maior índice de população urbana embora inexista ali um processo de industrialização. Embora o município de Ubatuba possua mais população que o de Caraguatatuba é neste que ocorre o maior índice isolado de urbanização, motivo pelo qual pode ser considerada a "capital urbana" regional do Litoral Norte. Ubatuba apresenta um índice de 60% de população urbana em comparação com a rural. É o município com mais unidades rurais como se verá adiante. Em números absolutos sua população rural é a mesma dos anos de 1940, 1950 e 1960.

É importante verificar onde nasceu essa população, por municípios e total, fazendo-se as comparações necessárias.

I — Lugar de Nascimento da População

SÃO SEBASTIÃO

1. Lugar de Nascimento dos Avós (n = 2.292) (23)

QUADRO XXXIII

a. Totais	n.a.	%
Exterior	260	11,3
Brasil	896	39,1
Sem declaração	1.136	49,6
Totais	2.292	100,0

Os nascidos no Exterior perfazem apenas 11,3% dos casos; os nascidos no Brasil 39,1%, aparecendo 49,6% relativos aos en-

(22) O critério do I.B.G.E., incluiu em urbanas todas as populações com exclusão das rurais, não levando em consideração senão o aspecto físico da presença no "habitat". O critério aqui procura levar em conta as mediações não podendo ser consideradas como urbanas uma parte dessas populações principalmente no Litoral Norte. Confronte-se trabalho do autor (Corrêa da Silva, A., 1967:65).

(23) n significa sempre o número de casos considerados em cada item e que serve de base para os cálculos. n.a. é frequência absoluta. Todos os dados são da Pesquisa de Campo cujas informações gerais já foram referidas anteriormente.

entrevistados que se mostraram incapazes de referir o lugar de nascimento dos avós. Como os entrevistados foram, em média, pessoas com idade em torno de 30 anos verifica-se que os antecedentes mais antigos não são lembrados em grande número pelos descendentes.

QUADRO XXXIV

b. Exterior	n. a.	%
Itália	84	32,3
Portugal	70	26,9
Espanha	50	19,2
Japão	18	6,9
Outros	38	14,7
Totais	260	100,0

Os nascidos na Itália, Portugal e Espanha perfazem 78,4% correspondendo à corrente migratória predominante no fim do século XIX e início deste. Em seguida aparece a origem japonesa cuja corrente migratória é deste século.

QUADRO XXXV

c. Brasil	n. a.	%
Norte	4	0,4
Melo-Norte	9	1,0
Nordeste	110	12,3
Centro-Oeste	8	0,9
Sudeste	745	83,2
Sul	20	2,2
Totais	896	100,0

Os nascidos no Nordeste e Sudeste abrangem 95,5% do total. No caso do Nordeste trata-se do conhecido processo migratório para o Sudeste. Neste último caso trata-se de um movimento migratório intra-regional como se verá de maneira mais clara mais adiante. Abaixo apresenta-se o caso do Sudeste que interessa mais de perto ao presente trabalho.

QUADRO XXXVI

d. Sudeste	n. a.	%
Litoral Norte	463	62,2
Vale do Paraíba Paul.	75	10,1
Sul de Minas	46	6,2
Grande São Paulo	29	3,9
B. Santista e Lit. Sul	23	3,1
Outros	109	14,5
Totais	745	100,0

Os nascidos no Litoral Norte perfazem 62,2% dos casos vindo a seguir o Vale do Paraíba Paulista com 10,1% num total de 72,3%.

Vale do Paraíba Paulista, Sul de Minas, Grande São Paulo, Baixada Santista e Litoral Sul expressam, como se verá adiante, as áreas de influência regionais mais importantes sobre o Litoral Norte. Neste, a influência principal é de Ilhabela como se pode ver abaixo. (24)

QUADRO XXXVII

e. Litoral Norte	n. a.	%
Ilhabela	231	49,9
São Sebastião	200	43,2
Caraguatatuba	24	5,2
Ubatuba	8	1,7
Totais	463	100,0

A influência sobre São Sebastião, dos nascidos no Litoral Norte, é maior por parte de Ilhabela, 49,9% e pequena em relação a Caraguatatuba e Ubatuba, fato que se repetirá como se verá adiante.

2. Lugar de Nascimento dos Pais (n = 1.146)

QUADRO XXXVIII

a. Totais	n. a.	%
Exterior	85	7,4
Brasil	821	71,6
Sem declaração	240	21,0
Totais	1.146	100,00

Em comparação com a geração anterior a situação é a seguinte:

QUADRO XXXIX

b. Comparação de Avós e Pais	%	%
Totais		
Exterior	11,3	7,4
Brasil	39,1	71,6

Diminui a ascendência estrangeira e aumenta a ascendência brasileira de modo bastante significativo em apenas uma geração. A ausência de declaração no quadro anterior refere-se ao desconhecimento por parte dos entrevistados do lugar de nascimento dos pais. Considerando-se que o mesmo ocorreu em relação aos avós verifica-se que a ascendência enquanto lugar de nascimento não é importante para uma parte dos entrevistados. Isto pode estar relacionado com o próprio fenômeno migratório que significa o abandono de um lugar em busca de outro.

(24) Sul de Minas inclui outras micro-regiões de Minas Gerais.

QUADRO XL

c. Exterior	n. a.	%
Itália	24	28,2
Portugal	16	21,2
Espanha	17	20,0
Japão	12	14,1
Outros	14	16,5
Totais	85	100,0

Em comparação com a geração anterior a situação é a seguinte:

QUADRO XLI

d. Comparação de Avós e Pais	%	%
Exterior		
Itália	32,3	28,2
Portugal	26,9	21,2
Espanha	19,2	20,0
Japão	6,9	14,1

Há diminuição dos nascidos na Itália e Portugal e aumento dos nascidos na Espanha e Japão. Deve ser uma característica local. (25)

QUADRO XLII

e. Brasil	n. a.	%
Norte	—	—
Meio-Norte	4	0,5
Nordeste	72	8,8
Centro-Oeste	5	0,6
Sudeste	728	88,6
Sul	12	1,5
Totais	821	100,0

Os nascidos no Nordeste e Sudeste abrangem 97,4 do total. Mas, na comparação com a geração anterior a contribuição do Sudeste é a única que aumenta.

QUADRO XLIII

f. Comparação de Avós e Pais	%	%
Brasil		
Norte	0,4	0,5
Meio-Norte	1,0	8,8
Nordeste	12,3	0,6
Centro-Oeste	0,9	88,6
Sudeste	83,2	1,5
Sul	2,2	

(25) Não houve elementos para encontrar a causa.

Todas as regiões decrescem na comparação com a geração anterior, com exceção do Sudeste que aumenta.

QUADRO XLIV

g.	Sudeste	n. a	%
	Litoral Norte	347	47,7
	Vale do Paraíba Paul.	81	11,1
	Sul de Minas	33	4,5
	Grande São Paulo	44	6,0
	B. Santista e Lit. Sul	37	5,2
	Outros	186	25,5
	Totais	728	100,0

Os nascidos no Litoral Norte perfazem 47,7% dos casos vindo a seguir o Vale do Paraíba Paulista com 11,1% num total de 58,8%. Aumenta a contribuição da Baixada Santista e Litoral Sul. Também aumenta a da Grande São Paulo mas diminui Sul de Minas como se pode ver abaixo:

QUADRO XLV

h.	Comparação de Avós e Pais	%	%
	Sudeste	%	%
	Litoral Norte	62,2	47,7
	Vale do Paraíba	10,1	11,1
	Sul de Minas	6,2	4,5
	Grande São Paulo	3,9	6,0
	B. Santista e Lit. Sul	3,1	5,2

Diminui a participação dos nascidos no Litoral Norte e Sul de Minas aumentando as demais.

QUADRO XLVI

i.	Litoral Norte	n.a.	%
	Ilhabela	154	44,4
	São Sebastião	159	45,8
	Caraguatatuba	23	6,6
	Ubatuba	11	3,2
	Totais	347	100,0

Continua o maior relacionamento entre São Sebastião e Ilhabela. Ubatuba apresenta menor influência. Caraguatatuba apesar da proximidade não influencia muito.

QUADRO XLVII

j.	Comparação de Avós e Pais	%	%
	Litoral Norte	%	%
	Ilhabela	49,9	44,4
	São Sebastião	43,2	45,8
	Caraguatatuba	5,2	6,6
	Ubatuba	1,7	3,2

Diminui a participação de Ilhabela aumentando a de São Sebastião, Caraguatatuba e Ubatuba, mas guardando a proporção entre si como áreas de influência, verificada através do lugar de nascimento dos pais, comparados com o lugar de nascimento dos avós.

3. Lugar de nascimento da população amostral (n = 2.996)

QUADRO XLVIII

a. Totais	n. a.	%
Exterior	31	1,0
Brasil	2.962	98,9
Sem declaração	3	0,1
Totais	2.996	100,0

A porcentagem dos nascidos no Exterior não é significativa.

QUADRO XLIX

b. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

Totais	%	%	%
Exterior	11,3	7,4	1,0
Brasil	39,1	71,6	98,9

A participação de estrangeiros tende a se anular.

QUADRO L

c. Exterior	n. a.	%
Espanha	9	29,1
Japão	6	19,3
Itália	6	19,3
Portugal	4	13,0
Outros	6	19,3
Totais	31	100,0

Em relação a avós e pais há uma inversão da ordem passando Espanha e Japão para primeiro lugar. Deve ser uma característica local. ⁽²⁶⁾

QUADRO LI

d. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

	%	%	%
Exterior			
Espanha	19,2	20,0	29,1
Japão	6,9	14,1	19,3
Itália	32,3	28,2	19,3
Portugal	26,9	21,2	13,0

Espanha e Japão apresentam crescimento porcentual. Itália e Portugal decrescem.

(26) Não houve elementos para encontrar a causa.

QUADRO LII

e	Brasil	n.º	%
	Brasil	2	0,1
	Norte	17	0,6
	Melo-Norte	139	4,7
	Nordeste	8	0,3
	Centro-Oeste	2.741	92,5
	Sudeste	55	1,8
	Sul	2.962	100,0

Os nascidos no Sudeste perfazem 92,5% do total. Como se trata de toda a população amostral o fato refere-se ao nascimento de grande número de pessoas após o movimento migratório constatado anteriormente em relação a avós e pais.

QUADRO LIII

f. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

	%	%	%
Brasil	0,4	—	0,1
Norte	1,0	0,5	0,6
Melo-Norte	12,3	8,8	4,7
Nordeste	0,9	0,6	0,3
Centro-Oeste	63,2	68,6	92,5
Sudeste	2,2	1,5	1,8

A participação do Sudeste aumenta em detrimento das outras regiões. Trata-se de movimento migratório para essa direção. Contudo, a participação do Sul depois de ter decrescido aumenta.

QUADRO LIV

g.	Sudeste	n.º	%
	Litoral Norte	1.688	61,6
	Vale do Paraíba Paul.	200	7,3
	Sul de Minas	214	7,8
	Grande São Paulo	192	7,0
	Baixada Santista e Litoral Sul	153	5,6
	Outros	294	10,7
	Totais	2.741	100,0

Como se trata de toda a população amostral os nascidos no Litoral Norte são a maioria. A causa é que se trata de uma população muito jovem como se verá adiante. As demais áreas regionais de influência apresentam porcentagem quase semelhante.

QUADRO LV

h. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

Sudeste	%	%	%
Litoral Norte	62,2	47,7	61,6
Vale do Paraíba P.	10,1	11,1	7,3
Sul de Minas	6,2	4,5	7,8
Grande São Paulo	3,9	6,0	7,0
B. Santista e Lit. Sul	3,1	5,2	5,6

O quadro mostra um decréscimo e depois aumento em relação ao Litoral Norte. Como já se viu antes trata-se do peso da população mais jovem sendo que, na geração dos pais, deve ser ocorrido migração para fora, talvez Santos (França, A., 1965:211). O Vale do Paraíba Paulista apresenta crescimento e depois decréscimo, não tendo sido possível apurar a causa. As demais áreas regionais de influência apresentam aumento de participação significando processos mais recentes.

QUADRO LVI

i. Litoral Norte	n. a.	%
Ilhabela	373	22,1
São Sebastião	1.138	67,5
Caraguatatuba	168	9,8
Ubatuba	9	0,6
Totais	1.688	100,0

A migração de Ilhabela para São Sebastião é grande, 22,1%. Caraguatatuba e Ubatuba mostram pouca influência.

QUADRO LVII

j. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

Litoral Norte	%	%	%
Ilhabela	49,9	44,4	22,1
São Sebastião	43,2	45,8	67,5
Caraguatatuba	5,2	6,6	9,8
Ubatuba	1,7	3,2	0,6

O movimento migratório de Ilhabela para São Sebastião começou muito cedo. A porcentagem dos nascidos em São Sebastião aumenta. A influência de Caraguatatuba aumenta mas é pequena. A de Ubatuba é pouco expressiva.

4. Lugar de Nascimento do Chefe da Família (n = 573) (27)

(27) A hipótese aqui é a de que o peso do comportamento do chefe da família é maior o que influencia a decisão de migração e portanto a posição regional.

QUADRO LVIII

a. Totais	n. a.	%
Exterior	19	3,3
Brasil	546	95,3
Sem declaração	8	1,4
Totais	573	100,0

O percentual dos nascidos no Brasil ascende a 95,3% do total o que mostra a diminuição do movimento migratório do Exterior e a não escolha do Litoral Norte para moradia.

QUADRO LIX

b. Exterior	n. a.	%
Japão	4	21,0
Espanha	4	21,0
Portugal	3	15,8
Itália	3	15,8
Outros	5	26,4
Totais	19	100,0

Como já foi referido anteriormente Japão e Espanha apresentaram-se acima de Portugal e Itália como lugar de nascimento dos chefes de família de modo semelhante ao que aconteceu com a população amostral. Neste caso trata-se pelo menos de decisão de migrar por parte de japoneses e espanhóis podendo contudo se tratar apenas de uma característica local.

QUADRO LX

c. Brasil	n. a.	%
Norte	—	—
Meio-Norte	5	0,9
Nordeste	49	9,0
Centro-Oeste	4	0,7
Sudeste	474	86,8
Sul	14	2,6
Totais	546	100,0

O quadro indica que o movimento migratório maior ocorre no próprio Sudeste, 86,8%, após os movimentos migratórios anteriores já descritos. O Sudeste age assim como um redistribuidor de população a partir de alguns centros, principalmente a região da Grande São Paulo, com se verá mais adiante.

QUADRO LXI

d. Sudeste	n. a.	%
Litoral Norte	237	50,0
Vale do Paraíba Paul.	60	12,6
Sul de Minas	43	9,1
Grande São Paulo	31	6,5
B. Santista e Lit. Sul	26	5,5
Outros	77	16,3

A contribuição do Litoral Norte, de 50,0% é a maior, e com a do Vale do Paraíba Paulista atinge 62,6% do total. As demais áreas de influência regionais apresentam menor porcentagem.

QUADRO LXII

e. Litoral Norte	n. a.	%
Ilhabela	88	37,1
São Sebastião	133	56,1
Caraguatatuba	11	4,7
Ubatuba	5	2,1
Totais	237	100,0

A participação de Ilhabela é expressiva, confirmando o que já se viu anteriormente em relação aos avós, pais e total amostral. A contribuição de Caraguatatuba e Ubatuba é pequena, apesar da proximidade da primeira.

ILHABELA

1. Lugar de Nascimento dos Avós (n = 208)

QUADRO LXIII

a. Totais	n. a.	%
Exterior	32	15,4
Brasil	171	82,3
Sem declaração	5	2,3
Totais	208	100,0

Os nascidos no Exterior abrangem apenas 15,4% dos casos; os nascidos no Brasil 82,3% aparecendo 2,3% relativos aos entrevistados que se mostraram incapazes de referir o lugar de nascimento dos avós.

QUADRO LXIV

b. Exterior	n. a.	%
Portugal	13	40,6
Itália	7	21,9
Espanha	4	12,5
Outros	8	25,0
Totais	32	100,0

Não ocorre, como no caso de São Sebastião, a presença japonesa, reafirmando-se aqui que a amostra abrange apenas a "cidade" de Ilhabela.

QUADRO LXV

	n. a.	%
c. Brasil	6	3,5
Nordeste	163	95,3
Sudeste	2	1,2
Sul	171	100,0
Totais		

Os nascidos no Sudeste abrangem 95,3% do total; a contribuição do Nordeste e Sul é pequena. Não aparecem Norte, Meio-Norte e Centro-Oeste. Como se verá mais adiante nos casos de Sudeste trata-se de população nascida na própria Ilha de São Sebastião.

QUADRO LXVI

	n. a.	%
d. Sudeste	120	73,6
Litoral Norte	8	4,9
Sul de Minas	3	1,8
Vale do Paraíba Paul	2	1,2
B. Santista e Lit. Sul	30	18,5
Outros	163	100,0
Totais		

Os nascidos no Litoral Norte perfazem 73,6% dos casos, vindo a seguir os nascidos em Minas Gerais com 4,9%. As demais porcentagens são inexpressivas. Os 18,5% de *Outros* são casos dispersos, não configurando nítida procedência micro-regional.

QUADRO LXVII

	n. a.	%
e. Litoral	110	91,6
Ilhabela	9	7,5
Caraguatatuba	1	0,9
São Sebastião	120	100,0
Totais		

A influência de São Sebastião sobre Ilhabela é pequena no caso do lugar de nascimento dos avós. Ubatuba não aparece.

2. Lugar de nascimento dos pais (n = 104)

QUADRO LXVIII

	n. a.	%
s. Totais	12	11,5
Exterior	91	87,5
Brasil	1	1,0
Sem declaração	104	100,0
Totais		

Os nascidos no Exterior abrangem apenas 11,5% dos casos.

QUADRO LXIX

b. Comparação de Avós e Pais

Totais	%	%
Exterior	15,4	11,5
Brasil	82,3	87,5

Diminui a ascendência estrangeira e aumenta a ascendência brasileira em pequeno porcentual. A memória em relação aos antepassados é maior do que no caso dos avós, possivelmente porque se trata de uma população estável como já se viu anteriormente. Em relação à proposição anterior, à menor mobilidade corresponderia maior memória dos antepassados.

QUADRO LXX

b. Comparação de Avós e Pais

Portugal	6	50,0
Itália	2	16,7
Espanha	2	16,7
Outros	2	16,6
Totais	12	100,0

Confirma-se a origem que é semelhante ao que ocorreu em relação aos avós. Os portugueses, como no caso anterior, aparecem com maior e expressiva porcentagem.

QUADRO LXXI

d. Comparação de Avós e Pais

	%	%
Exterior	40,6	50,0
Portugal	21,9	16,7
Itália	12,5	16,7
Espanha		

Há aumento dos nascidos em Portugal e diminuição dos nascidos na Itália e Espanha. Deve ser uma característica local.⁽²⁸⁾

QUADRO LXXII

e. Brasil	n. a.	%
Nordeste	2	2,2
Sudeste	89	97,8
Totais	91	100,0

A origem é Sudeste em mais de 90% dos casos, desaparecendo inclusive o Sul.

(28) Não houve elementos para encontrar a causa.

QUADRO LXXIII

f. Comparação de Avós e Pais		
	%	%
Brasil		
Nordeste	3,5	2,2
Sudeste	95,3	97,8
Sul	1,2	—

O aumento do Sudeste representa já migrações intra-regionais.

QUADRO LXXIV

g. Sudeste		
	n. a.	%
Litoral	70	78,6
Sul de Minas	4	4,5
B. Santista e Lit. Sul	4	4,5
Vale do Paraíba Paul.	2	2,2
Outros	11	10,2
Totais	89	100,0

Os nascidos no Litoral Norte abrangem 78,6% dos casos sendo pequena as outras contribuições micro-regionais.

QUADRO LXXV

h. Comparação de Avós e Pais		
	%	%
Sudeste		
Litoral	73,6	78,6
Sul de Minas	4,9	4,5
Vale do Paraíba Paul.	1,8	2,2
B. Santista e Lit. Sul	1,2	4,5

Aumenta a participação do Litoral Norte. Diminui a do Sul de Minas e aumentam as do Vale do Paraíba Paulista e Baixada Santista e Litoral Sul, principalmente destes.

QUADRO LXXVI

i. Litoral Norte		
	n. a.	%
Ihabela	62	88,5
Ubatuba	4	5,8
Caraguatatuba	3	4,3
São Sebastião	1	1,4
Totais	70	100,0

A influência de Ubatuba é presente pela primeira vez.

QUADRO LXXVII

j. Comparação de Avós e Pais		
	%	%
Litoral Norte		
Ihabela	91,6	88,5
Caraguatatuba	7,5	4,3
São Sebastião	0,9	1,4
Ubatuba	—	5,8

Cai a influência de Ilhabela. Diminui a participação de Caraguatatuba e aumenta a de São Sebastião. Ubatuba, que não aparecera antes, surge com porcentagem superior às de Caraguatatuba e São Sebastião.

3. Lugar de nascimento da população amostral (n = 272)

QUADRO LXXVIII

a. Totais	n. a.	%
Exterior	2	0,7
Brasil	270	99,3
Totais	272	100,0

A porcentagem dos nascidos no Exterior não é significativa.

QUADRO LXXIX

b. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral	%	%	%
Totais			
Exterior	15,4	11,5	0,7
Brasil	82,3	87,5	99,3

A participação de estrangeiros quase se anula.

QUADRO LXXX

c. Exterior	n. a.	%
Portugal	2	100,0

Apenas permanece Portugal.

QUADRO LXXXI

d. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral	%	%	%
Exterior			
Portugal	40,6	50,0	100,0
Itália	21,9	16,7	—
Espanha	12,5	16,7	—

Desaparecem Itália e Espanha. Trata-se de pais já falecidos.

QUADRO LXXXII

e. Brasil	n. a.	%
Nordeste	4	1,5
Sudeste	266	98,5
Totais	272	100,0

A presença do Nordeste não é significativa.

QUADRO LXXXIII

f. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral			
	%	%	%
Brasil	3,5	2,2	1,5
Nordeste	95,3	97,8	98,5
Sudeste	1,2	—	—

A porcentagem do Sudeste aumenta em detrimento do Nordeste e Sul. Trata-se de movimento migratório em direção ao Sudeste, mas também migrações intra-regionais.

QUADRO LXXXIV

g. Sudeste	n. a.	%
Litoral	229	86,0
Baixada Santista e Lit. Sul	15	5,8
Sul de Minas	7	2,6
Vale do Paraíba Paul.	7	2,6
Grande São Paulo	7	2,6
Outros	1	0,4
Totais	266	100,0

Como se trata de toda a população amostral os nascidos no Litoral Norte são a maioria. Os nascidos na Baixada são possivelmente os migrados anteriormente para lá. (França, A., 1965:211).

QUADRO LXXXV

h. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral			
	%	%	%
Sudeste	73,6	78,6	86,6
Litoral Norte	4,9	4,5	2,6
Sul de Minas	1,8	2,2	2,6
Vale do Paraíba Paul.	1,2	4,5	5,8
B. Santista e Lit. Sul	—	—	2,6
Grande São Paulo	—	—	—

A participação do Litoral Norte aumenta progressivamente. Sul de Minas decai. O Vale do Paraíba Paulista aumenta, assim como Baixada Santista e Litoral Sul. Aparece a Grande São Paulo, significando processos mais recentes.

QUADRO LXXXVI

i. Litoral Norte	n. a.	%
Itaboraí	198	88,4
Caraguatuba	15	6,5
São Sebastião	13	5,7
Ubatuba	3	1,4
Totais	229	100,0

Como se disse antes a porcentagem dos nascidos no próprio Litoral Norte é grande, com 86,4% nascidos em Ilhabela. Não se encontrou explicação para a presença maior de Caraguatatuba. A presença de São Sebastião explica-se pela existência naquele município de melhores recursos. A participação de Ubatuba é pequena.

QUADRO LXXXVII

j. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

Litoral Norte	%	%	%
Ilhabela	91,6	88,5	86,4
Caraguatatuba	7,5	4,3	6,5
São Sebastião	0,9	1,4	5,7
Ubatuba	—	5,6	1,4

A participação de Ilhabela decresce, Caraguatatuba depois de decrescer aumenta, São Sebastião aumenta demonstrando influência sobre Ilhabela. A participação de Ubatuba decresce. Há migração de Ilhabela para fora, recebendo em troca população do continente.

4. Lugar de Nascimento do Chefe da Família (n = 52)

QUADRO LXXXVIII

a. Totais

	n. a.	%
Exterior	2	3,8
Brasil	50	96,2
Totais	52	100,0

O percentual dos nascidos no Brasil ascende a 96,2% do total o que mostra a diminuição do movimento migratório do Exterior e a não escolha do Litoral Norte para moradia.

QUADRO LXXXIX

b. Exterior

	n. a.	%
Portugal	2	100,0

Só ocorre a presença de Portugal.

QUADRO XC

c. Brasil

	n. a.	%
Nordeste	1	2,0
Sudeste	49	98,0
Totais	50	100,0

A quase totalidade é nascida no próprio Sudeste.

QUADRO XCI

	n. a.	%
d. Sudeste		
Litoral Norte	38	77,5
Grande São Paulo	4	8,1
Sul de Minas	3	6,1
Vale do Paraíba Paul.	2	4,1
B. Santista e Lit. Sul	1	2,1
Outros	1	2,1
Totais	49	100,0

A contribuição do Litoral Norte é de 77,5%. A presença da Grande São Paulo é superior. A migração de Sul de Minas e Vale do Paraíba Paulista atinge 10,2%.

QUADRO XCII

	n. a.	%
e. Litoral Norte		
Ilhabela	38	100,0

Ilhabela aparece com o total dos nascimentos no Litoral Norte para os chefes de família, o que reafirma a pouca migração micro-regional para a Ilha de São Sebastião.

CARAGUATATUBA

1. Lugar de Nascimento dos Avós (= 2.536)

QUADRO XCIII

	n. a.	%
a. Totais		
Exterior	521	20,5
Brasil	1.600	63,2
Sem declaração	415	16,3
Totais	2.536	100,0

Os nascidos no Brasil abrangem 63,2% dos casos. Os nascidos no Exterior 20,5%. 16,3% ignoram o lugar de nascimento dos avós.

QUADRO XCIV

	n. a.	%
b. Exterior		
Itália	173	33,2
Portugal	120	23,0
Japão	78	14,9
Espanha	31	5,9
Outros	119	23,0
Totais	521	100,0

Os nascidos na Itália, Portugal e Japão abrangem mais de 70% do total. A presença japonesa é recente em Caraguatatuba.

QUADRO XCV

c. Brasil	n. a.	%
Norte	—	—
Meio-Norte	2	0,1
Nordeste	114	7,1
Centro-Oeste	8	0,5
Sudeste	1.451	90,7
Sul	25	1,6
Totais	1.600	100,0

Só o Nordeste aparece com alguma importância. No caso de Caraguatatuba a procedência por lugar de nascimento dos avós é principalmente o Sudeste.

QUADRO XCVI

d. Sudeste	n. a.	%
Litoral Norte	401	27,6
Vale do Paraíba Paul.	588	40,5
Sul de Minas	184	12,7
Grande São Paulo	81	5,6
Guanabara (29)	26	1,7
B. Santista e Lit. Sul	13	0,9
Outros	158	11,0
Totais	1.451	100,0

O Vale do Paraíba Paulista apresenta a maior contribuição. Juntamente com o Sul de Minas abrangem mais de 50% do total. É o primeiro caso em que a contribuição do próprio Litoral Norte é menor. É que Caraguatatuba foi pouco importante para o próprio Litoral até a década de 40, tendo seu aumento de população derivado de população oriunda principalmente do Planalto. Pela primeira vez aparece a Guanabara. A categoria *Outros* não define nítida procedência micro-regional.

QUADRO XCVII

e. Litoral Norte	n. a.	%
Caraguatatuba	226	56,4
Ubatuba	80	20,0
São Sebastião	55	13,7
Ilhabela	40	9,9
Totais	401	100,0

As influências de Ubatuba e São Sebastião são importantes embora em menor proporção do que nos casos já vistos para o

(29) Foi mantida a denominação Guanabara, válida para os anos da amostragem.

lugar de nascimento dos avós nos casos de São Sebastião e Ilha-bela.

2. Lugar de nascimento dos pais (n = 1.268)

QUADRO XCVIII

a. Totais	n. a.	%
Exterior	166	13,1
Brasil	1.040	82,0
Sem declaração	62	4,9
Totais	1.268	100,0

Em comparação com a geração anterior a situação é a seguinte:

QUADRO XCIX

b. Comparação de Avós e Pais	%	%
Totais		
Exterior	20,5	13,1
Brasil	63,2	82,0

A ascendência estrangeira diminui em menor proporção do que o aumento da porcentagem em relação aos nascidos no Brasil.

QUADRO C

c. Exterior	n. a.	%
Portugal	44	26,5
Japão	39	23,5
Itália	32	19,0
Espanha	4	2,6
Outros	47	28,4
Totais	166	100,0

Como se viu anteriormente a presença japonesa é recente em Caraguatatuba. Juntamente com os nascidos em Portugal perfazem 50%. A procedência de outras nacionalidades é diversificada.

QUADRO CI

d. Comparação de Avós e Pais	%	%
Exterior		
Itália	33,2	19,0
Portugal	23,0	26,5
Japão	14,9	23,5
Espanha	5,9	2,6

Há diminuição dos nascidos na Itália e Espanha e aumento dos nascidos em Portugal e no Japão. O sistema cronológico tradi-

cional da migração para o Brasil modifica-se no caso de Caraguatatuba.

QUADRO CII

e. Brasil	n.a.	%
Norte	—	—
Meio-Norte	—	—
Nordeste	64	6,1
Centro-Oeste	5	0,5
Sudeste	950	91,3
Sul	21	2,1
Totais	1.040	100,0

Em comparação com a geração anterior o resultado é o seguinte:

QUADRO CIII

f. Comparação de Avós e Pais	%	%
Brasil	0,1	—
Meio-Norte	7,1	6,1
Nordeste	0,5	0,5
Centro-Oeste	90,7	91,3
Sudeste	1,6	2,1

A contribuição do Sudeste aumenta com decréscimo do Nordeste e Meio-Norte. O Sul aumenta.

QUADRO CIV

g. Sudeste	n.a.	%
Litoral Norte	251	26,4
Vale do Paraíba Paul.	365	38,4
Sul de Minas	107	11,3
Grande São Paulo	57	6,0
Guanabara	18	1,9
B. Santista e Lit. Sul	13	1,4
Outros	139	14,6

Como no caso da geração anterior o Vale do Paraíba Paulista apresenta a maior porcentagem. Juntamente com o Sul de Minas perfazem quase 50% do total.

QUADRO CV

h. Comparação de Avós e Pais	%	%
Sudeste	27,6	26,4
Litoral Norte	40,5	38,4
Vale do Paraíba Paul.	12,7	11,3
Sul de Minas	5,6	6,0
Grande São Paulo	1,7	1,9
Guanabara	0,9	1,4
B. Santista e Lit. Sul		

A contribuição do Litoral Norte diminui. Também a do Vale do Paraíba Paulista. As demais aumentam, significando processos mais recentes.

QUADRO CVI

i. Litoral Norte	n. a.	%
Caraguatatuba	158	63,4
Ubatuba	49	19,1
São Sebastião	34	13,5
Ilhabela	10	4,0

A influência de São Sebastião e Ubatuba sobre Caraguatatuba não é pequena no contexto da micro-região embora ela compareça com 63,4%.

QUADRO CVII

j. Comparação de Avós e Pais		
Litoral Norte	%	%
Caraguatatuba	56,4	63,4
Ubatuba	20,0	19,1
São Sebastião	13,7	13,5
Ilhabela	9,9	4,0

A porcentagem dos nascidos em Caraguatatuba aumenta. As demais quase se mantem constantes.

3. Lugar de nascimento da população amostral (n = 3.346)

QUADRO CVIII

a. Totais	n. a.	%
Exterior	79	2,4
Brasil	3.258	97,3
Sem declaração	9	0,3

A porcentagem de estrangeiros é pequena. A memória em relação aos antepassados é maior talvez em razão da origem da população por razões diversas das já referidas anteriormente.

QUADRO CIX

b. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral			
Totais	%	%	%
Exterior	20,5	13,1	2,4
Brasil	63,2	82,0	97,3

A porcentagem dos nascidos no Exterior diminui bastante.

QUADRO CX

c. Exterior	n. a.	%
Japão	28	35,4
Portugal	14	17,7
Espanha	11	13,9
Itália	6	7,6
Outros	20	25,4

A presença de japoneses é significativa.

QUADRO CXI

d. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

Exterior	%	%	%
Itália	33,2	19,0	7,6
Portugal	23,0	26,5	17,7
Japão	14,9	23,5	35,4
Espanha	5,9	2,6	13,9

O fenômeno mais importante é o aumento da presença japonesa. A Itália decresce bastante como lugar de nascimento. Portugal decresce mas em menor proporção. A Espanha depois de decrescer aumenta sua participação porcentual.

QUADRO CXII

e. Brasil	n. a.	%
Norte	2	0,1
Meio-Norte	2	0,1
Nordeste	73	2,2
Centro-Oeste	9	0,3
Sudeste	3.137	96,2
Sul	36	1,1
Totais	3.258	100,0

A ocorrência do Sudeste é quase total.

QUADRO CXIII

f. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

Brasil	%	%	%
Norte	—	—	0,1
Meio-Norte	0,1	—	0,1
Nordeste	7,1	6,1	2,2
Centro-Oeste	0,5	0,5	0,3
Sudeste	90,7	91,3	96,2
Sul	1,6	2,1	1,1

Trata-se de migrações anteriores para o Sudeste mas, ao contrário de São Sebastião e Ilhabela, com maior número de procedências do próprio Sudeste como lugar de nascimento.

QUADRO CXIV

g. Sudeste	n. a.	%
Litoral Norte	1.532	48,9
Vale do Paraíba Paul.	678	21,6
Grande São Paulo	274	8,7
Sul de Minas	131	4,2
Guanabara	56	1,7
B. Santista e Lit. Sul	50	1,6
Outros	416	13,3

Influenciam aqui os já nascidos no Litoral Norte depois das primeiras migrações. A porcentagem do Vale do Paraíba Paulista continua alta. A Grande São Paulo aparece acima do Sul de Minas. A Baixada Santista e o Litoral Sul continuam com pouca importância, com a polarização ocorrendo mais em relação ao Vale do Paraíba Paulista e a Grande São Paulo.

QUADRO CXV

h. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

	%	%	%
Sudeste			
Litoral Norte	27,6	26,4	48,9
Vale do Paraíba Paulista	40,5	38,4	21,6
Sul de Minas	12,7	11,3	4,2
Grande São Paulo	5,6	6,0	8,7
Guanabara	1,7	1,9	1,7
B. Santista e Lit. Sul	0,9	1,4	1,6

A contribuição do Litoral Norte aumenta bastante, mas a influência do Vale do Paraíba Paulista continua importante. Sul de Minas perde importância e Grande São Paulo aumenta a participação porcentual.

QUADRO CXVI

i. Litoral Norte

	n.a.	%
Caraguatatuba	1.437	93,9
Ubatuba	55	3,6
São Sebastião	30	1,9
Ilhabela	10	0,6
Totais	1.532	100,0

Os nascidos em Caraguatatuba são a maioria, sendo que os outros municípios apresentam pouca influência. Contudo, como já ocorreu antes, a influência de Ilhabela é a menor.

QUADRO CXVII

j. Comparação de Avós, Pais e Total Amostral

	%	%	%
Litoral Norte			
Caraguatatuba	56,4	63,4	93,9
Ubatuba	20,0	19,1	3,6
São Sebastião	13,7	13,5	1,9
Ilhabela	9,9	4,0	0,6

Em passado recente o relacionamento entre os quatro municípios era maior do que atualmente no que diz respeito a Caraguatatuba. A porcentagem de Caraguatatuba aumenta representando quase que o total.