



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

GUILHERME PEREIRA BOTACINI

**ENTRE O TURISMO E O PETRÓLEO: POPULAÇÃO E ESPAÇO NO
LITORAL NORTE DE SÃO PAULO NO CONTEXTO DO PRÉ-SAL**

**CAMPINAS
2019**

GUILHERME PEREIRA BOTACINI

**ENTRE O TURISMO E O PETRÓLEO: POPULAÇÃO E ESPAÇO NO LITORAL
NORTE DE SÃO PAULO NO CONTEXTO DO PRÉ-SAL**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do Título de Mestre em Demografia.

Supervisor/Orientador: DRA. ROSANA APARECIDA BAENINGER

ESTE TRABALHO CORRESPONDE À
VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO
DEFENDIDA PELO ALUNO
GUILHERME PEREIRA BOTACINI, E
ORIENTADO PELA PROFA. DRA.
ROSANA APARECIDA BAENINGER

Campinas
2019

FICHA CATALOGRÁFICA

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Paulo Roberto de Oliveira - CRB 8/6272

B657e Botacini, Guilherme Pereira, 1992-
Entre o turismo e o petróleo : população e espaço no litoral norte de São Paulo no contexto do Pré-Sal / Guilherme Pereira Botacini. – Campinas, SP : [s.n.], 2019.

Orientador: Rosana Aparecida Baeninger.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Pré-Sal. 2. Urbanização. 3. Migração. 4. População - Litoral Norte (SP). I. Baeninger, Rosana Aparecida, 1963-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: Between tourism and oil : population and space in the northern coast of São Paulo state in the context of the Pré-Sal

Palavras-chave em inglês:

Pre-Salt

Urbanization

Migration

Population - Northern Coast (SP)

Área de concentração: Demografia

Titulação: Mestre em Demografia

Banca examinadora:

Rosana Aparecida Baeninger [Orientador]

Alberto Augusto Eichman Jakob

Lúcia Maria Machado Bógus

Data de defesa: 03-04-2019

Programa de Pós-Graduação: Demografia

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0001-9041-1863>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/2448131521983692>



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Dissertação de Mestrado, composta pelos Professores Doutores a seguir descritos, em sessão pública realizada em 03 de abril de 2019, considerou o candidato Guilherme Pereira Botacini **APROVADO**.

Profa. Dra. Rosana Aparecida Baeninger (orientadora)

Prof. Dr. Prof. Dr. Alberto Augusto Eichman Jakob – NEPO/UNICAMP

Prof^a. Dr^a. Lúcia Maria Machado Bógus – PUC-SP

A Ata de Defesa com as respectivas assinaturas dos membros encontra-se no SIGA/Sistema de Fluxo de Dissertações/Teses e na Secretaria do Programa de Pós-Graduação em Demografia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Rosana Baeninger, que desde as primeiras conversas me encorajou a conhecer a demografia e os estudos de população, e cujos esforços enquanto orientadora e coordenadora de um projeto temático de nível nacional são exemplares.

Às amigas e amigos do Observatório das Migrações em São Paulo, pelo companheirismo e amizade – são as palavras que definem o grupo, junto com a palavra competência.

Ao Programa de Pós-Graduação em Demografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) e ao Núcleo de Estudos de População (NEPO), pelas oportunidades e espaços de aprendizado.

Às amigas e amigos da coorte ingressante em 2017, pelas trocas e pela amizade – principalmente durante os laboratórios de análise demográfica e nas épocas de prova. Também às amigas e amigos de outras coortes, pelas conversas no dia a dia de pesquisa.

A todas e todos os funcionários do NEPO e do IFCH, pela convivência e disponibilidade.

À minha família, sempre presente.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

RESUMO

Esta dissertação de mestrado se insere no projeto temático “Observatório das Migrações em São Paulo: migrações internas e internacionais contemporâneas no Estado de São Paulo” (NEPO/FAPESP/CNPq). O Litoral Norte paulista (LNP) é uma região do estado de São Paulo que, até meados do século XX, observava taxas baixas de crescimento demográfico e era composta por pequenos núcleos urbanos relativamente isolados, em comparação com o litoral central do estado e regiões próximas no planalto. Com a chegada das conexões rodoviárias e, incluídas no novo momento de urbanização do país, as cidades do LNP passam por um processo intenso de urbanização e crescimento demográfico influenciado pela migração. Esse padrão se sustenta relativamente estável até o fim do século XX. O século XXI, no entanto, indica um novo momento da região, seja pela queda de sua taxa de crescimento agregada, seja pela diferenciação interna entre as funções de suas cidades na rede urbana em que se insere. Este trabalho argumenta que esse novo momento está relacionado à descoberta da camada Pré-sal na costa sudeste do Brasil e os desenvolvimentos relativos a essa atividade e seus efeitos no LNP. Nesse sentido, o município de São Sebastião torna-se central para as observações e análises, uma vez que abriga o Terminal Almirante Barroso (TEBAR), de uso privativo da Petrobras, e o porto público de São Sebastião.

Palavras-Chave: Urbanização; Migrações; Pré-sal.

ABSTRACT

This dissertation is part of the thematic project "Observatory of Migrations in São Paulo: contemporary internal and international migrations in the State of São Paulo" (NEPO / FAPESP / CNPq). The Northern Coast of São Paulo (LNP) is a region in the state of São Paulo that until the mid-twentieth century observed low rates of population growth and was composed of small, relatively isolated urban centers compared to the central coast of the state and nearby regions on the plateau. With the arrival of the road connections and, included in the new urbanization moment of the country, the LNP cities undergo an intense process of urbanization and population growth influenced by the migration. This pattern holds relatively stable until the end of the 20th century. The 21st century, however, indicates a new moment in the region, either by the fall in its aggregate growth rate or by the internal differentiation between the functions of its cities in the urban network in which it is inserted. This paper argues that this new moment is related to the discovery of the Pre-salt layer in the southeast coast of Brazil and the developments related to this activity and its effects on LNP. In this sense, the municipality of São Sebastião becomes central to the observations and analyzes, since it houses the Terminal Almirante Barroso (TEBAR), for private use of Petrobras, and the public port of São Sebastião.

Keywords: Urbanization; Migration; Pre-salt.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e Região de Governo de Caraguatatuba.....	16
FIGURA 2 – Participação dos empregos formais no setor de serviços no total de empregos formais (em %) – 1991 a 2017	42
FIGURA 3 – Área de abrangência do Porto de São Sebastião	57
FIGURA 4 – Tanques da Petrobrás, TEBAR e Porto Público, bairros centrais de São Sebastião, 2018	59
FIGURA 5 – Canal de São Sebastião, projeto de expansão do porto de São Sebastião e do TEBAR..	75
FIGURA 6 – Traçado do contorno viário trechos Sul de Caraguatatuba e São Sebastião.....	78
FIGURA 7 – Distrito e Bairro de Porto Novo (Zona Sul), Caraguatatuba, 2018	79

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Grau de Urbanização municípios do litoral norte paulista - 1970 a 2010.....	26
GRÁFICO 2 – Taxas de crescimento geométrico médio anual, municípios do litoral norte paulista – 1970 a 2010.....	48
GRÁFICO 3 – Imigrantes do estado de São Paulo no total de imigrantes em cada município do LNP, 1986 – 2010 (Em %).....	49
GRÁFICO 4 – Imigrantes interestaduais (exceto SP) no total de imigrantes nos municípios do LNP, 1986 – 2010 (Em %).....	49
GRÁFICO 5 – Número absoluto de vínculos ativos em ocupações no setor portuário, segundo a CBO – RMBS, 2002 a 2017.....	60
GRÁFICO 6 – Número absoluto de vínculos ativos em ocupações no setor portuário, segundo a CBO – Litoral norte paulista, 2002 a 2017.....	60
GRÁFICO 7 – Estrangeiros registrados, por continente (números absolutos) – municípios do LNP, registros de 2000 a 2017.....	62
GRÁFICO 8 – Estrangeiros registrados, por sexo (em %) – municípios do LNP, registros de 2000 a 2017.....	63
GRÁFICO 9 – Vistos concedidos a estrangeiros (em números absolutos), por tipo de visto – residentes nos municípios do LNP.....	64
GRÁFICO 10 – Registro de estrangeiros que ingressaram no país, por ano (em números absolutos) e residentes em municípios do LNP.....	65
GRÁFICO 11 – Registros de estrangeiros segundo nacionalidade (em números absolutos) – LNP, registros de 2000 a 2016.....	66
GRÁFICO 12 – Vínculos ativos em ocupações do setor petrolífero, segundo a CBO – LNP, 2003 a 2017.....	70
GRÁFICO 13 – Vínculos ativos em ocupações do setor petrolífero, segundo a CBO – RMBS, 2003 a 2017.....	71
GRÁFICO 14 – Montante de <i>royalties</i> pagos (em reais) no estado de São Paulo – LNP, RMBS, Litoral sul, 1999 a 2018.....	73
GRÁFICO 15 – Montante de <i>royalties</i> pagos (em reais) – municípios do LNP, 1999 a 2018.....	74

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Participação de setores econômicos no total do valor adicionado, RG de Caraguatatuba e municípios, 2015	41
QUADRO 2 – Matriz de mobilidade pendular – municípios do LNP, 2000	50
QUADRO 3 – Matriz de mobilidade pendular – municípios do LNP, 2010	50
QUADRO 4 – Produtos movimentados pelo Porto de São Sebastião em 2017 (em toneladas)	57
QUADRO 5 – Vínculos ativos de ocupações no setor portuário, segundo a CBO – Santos e São Sebastião, 2003 a 2017	61

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – População residente nos municípios do LNP e total da região – 1970 a 2010.....	21
TABELA 2 – Taxas médias anuais de crescimento geométrico da população residente nos municípios do litoral norte paulista – 1970 a 2010.....	22
TABELA 3 – Saldos migratórios totais dos municípios do litoral norte paulista – 1986-1991; 1995-2000; 2005-2010	24
TABELA 4 – Crescimento vegetativo, crescimento absoluto e peso da migração no crescimento dos municípios do litoral norte paulista – 1986-1991; 1995-2000; 2005-2010.....	25
TABELA 5 – Taxas de crescimento geométrico médio anual – LNP, Baixada Santista e Vale do Paraíba – 1970 a 2010.....	43
TABELA 6 – Índice de Eficácia Migratória total, municípios do litoral norte paulista, 1986 – 2010 .	51

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
CAPÍTULO 1 – NOVAS ESPACIALIDADES NO LITORAL NORTE PAULISTA: INTEGRAÇÃO POLARIZADA.....	15
CAPÍTULO 2 – A CIDADE TURÍSTICA: A URBANIZAÇÃO DO LNP ATÉ O FINAL DO SÉCULO XX.....	34
2.1 Antes do século XX: um breve panorama da ocupação territorial do litoral norte paulista até a chegada das rodovias.....	35
2.2 Rodoviarismo e estruturação da urbanização turística no LNP: dimensões locais da integração nacional.....	38
2.3 Consolidação da urbanização turística e crescimento recente: diferenciações internas e outras lógicas.....	46
CAPÍTULO 3 – A NOVA CIDADE PORTUÁRIA: REFUNCIONALIZAÇÃO DE ESTRUTURAS ANTIGAS E TRANSFORMAÇÃO ESPACIAL.....	55
3.1 A atividade portuária no estado de São Paulo e em São Sebastião.....	56
3.2 Trabalhadores marítimos estrangeiros registrados em São Sebastião.....	61
3.3 Indústria de petróleo e gás, conteúdo local e efeitos no LNP.....	66
3.4 Royalties e participações especiais: o efeito Pré-sal no litoral norte paulista.....	72
3.5 Ampliação da área do porto organizado: o Plano Integrado Porto-Cidade e as novas obras viárias.....	74
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82
REFERÊNCIAS.....	86
ANEXOS.....	92

INTRODUÇÃO

O Litoral Norte do estado de São Paulo possui 72 praias catalogadas¹ e é visitado por centenas de milhares de turistas todos os anos (CBH-LN, 2017).

Seja nos nomes oficiais dos quatro municípios que o compõem (Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba), todos denominados oficialmente como estâncias balneárias, ou na continuação do turismo sazonal de segunda residência, essa marca permanece desde meados do século passado, momento a partir do qual os municípios da região observaram seu período de mais intensa urbanização (CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012; LUCHIARI, 1992; RAIMUNDO, 2007). Hoje, após décadas de crescimento demográfico e expansão das cidades da região, o litoral norte parece viver nova fase de seu desenvolvimento econômico, com desdobramentos sociais, ambientais, espaciais e demográficos particulares.

Este trabalho argumentará que essa nova fase está relacionada aos novos investimentos do setor petrolífero nacional, seguidos à descoberta de petróleo e gás natural em águas profundas da zona econômica exclusiva brasileira, no oceano atlântico, em 2006: o chamado Pré-sal. A Bacia de Santos, no sudeste brasileiro, é a principal fonte dos recursos extraídos. Seu potencial e os desenvolvimentos posteriores transformaram o estado de São Paulo no segundo maior produtor de petróleo e gás natural do país, atrás apenas do estado do Rio de Janeiro. Antes disso, ainda que São Paulo fosse o maior fornecedor de bens e serviços para essa indústria, sua parcela na extração dessas riquezas não era tão evidente (ANP, 2018).

Da perspectiva demográfica e social, o litoral norte observou taxas de crescimento muito acima do restante do estado de São Paulo ao longo da segunda metade do século XX. A migração teve peso fundamental nesse crescimento (SILVA, 2014), como será indicado ao longo do trabalho. Atualmente, a mobilidade prossegue basilar para o crescimento populacional observado na região, mas, dessa vez, sob outras lógicas, sob outro contexto.

Obras de duplicação de rodovias (DER, 2010), projetos de duplicação do porto de São Sebastião (COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, 2017-2018) e do TEBAR (TRANSPETRO, 2016) e a atualização dos planos diretores municipais de São Sebastião e Caraguatatuba para incluir uso e ocupação do solo por parte da indústria petrolífera, demonstram que a região, desde a descoberta do pré-sal, está sendo preparada para a diminuição das “rugosidades” espaciais (SANTOS, 2008) e aumento das possibilidades de

¹ Catalogadas e monitoradas pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), que realiza medições amostrais mensalmente. Disponível em: <http://qualipraia.cetesb.sp.gov.br/qualidade-da-praia/>. Acesso em: 19 fev. 2019.

acumulação e livre circulação de capitais entre a região e o planalto - isso porque, após o início das atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural, a região passou de nó logístico a *locus* de exploração e produção de matérias-primas *offshore* (isto é, em alto mar).

Não é apenas este setor, no entanto, que se beneficia das transformações infraestruturais em curso. O setor turístico, que na década de 1970 observou seu período mais prolífico de ocupação do território do LNP - justamente a partir do rompimento do isolamento das cidades da região em relação ao planalto - também tem a ganhar com o aumento da capacidade de circulação de veículos e desvinculação do tráfego de mercadorias e turistas do tráfego cotidiano dos municípios (DER, 2010).

Uma hipótese a ser conferida ao longo do trabalho diz respeito à simultaneidade dos desenvolvimentos de ambos os setores, aliados à participação do LNP na recém-criada Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN). Esses desenvolvimentos, inéditos na região, criam novas espacialidades, investigadas ao longo do trabalho, que refletem dinâmicas de redistribuição da população na região diferentes das observadas até a virada do milênio. É por isso que o município de São Sebastião, em especial, merecerá um pouco mais de atenção ao longo do trabalho, já que abriga o TEBAR, o porto de São Sebastião e tanques de armazenagem da Petrobras.

Para isso, utilizaremos a perspectiva teórica adotada por Brandão (2004; 2012) na análise do desenvolvimento espacial capitalista e a relação entre escalas espaciais na determinação do espaço e do território. Partiremos, então, dos estudos clássicos de SINGER (1973) sobre as migrações internas no Brasil e dos novos estudos no âmbito do Observatório das Migrações em São Paulo, que tentam incorporar a perspectiva histórico-estruturalista de SINGER (1973) e avançar na compreensão das migrações internas e internacionais em diversas localidades do estado de São Paulo.

Contemplar a perspectiva espacial na análise das migrações, no contexto do século XXI, que impõe uma fluidez muito maior para o capital e para a mobilidade humana do que a observada ao longo do século XX é essencial para que este trabalho possa contribuir de alguma forma para compreensão do passado, do presente e do futuro próximo da organização espacial e populacional do LNP.

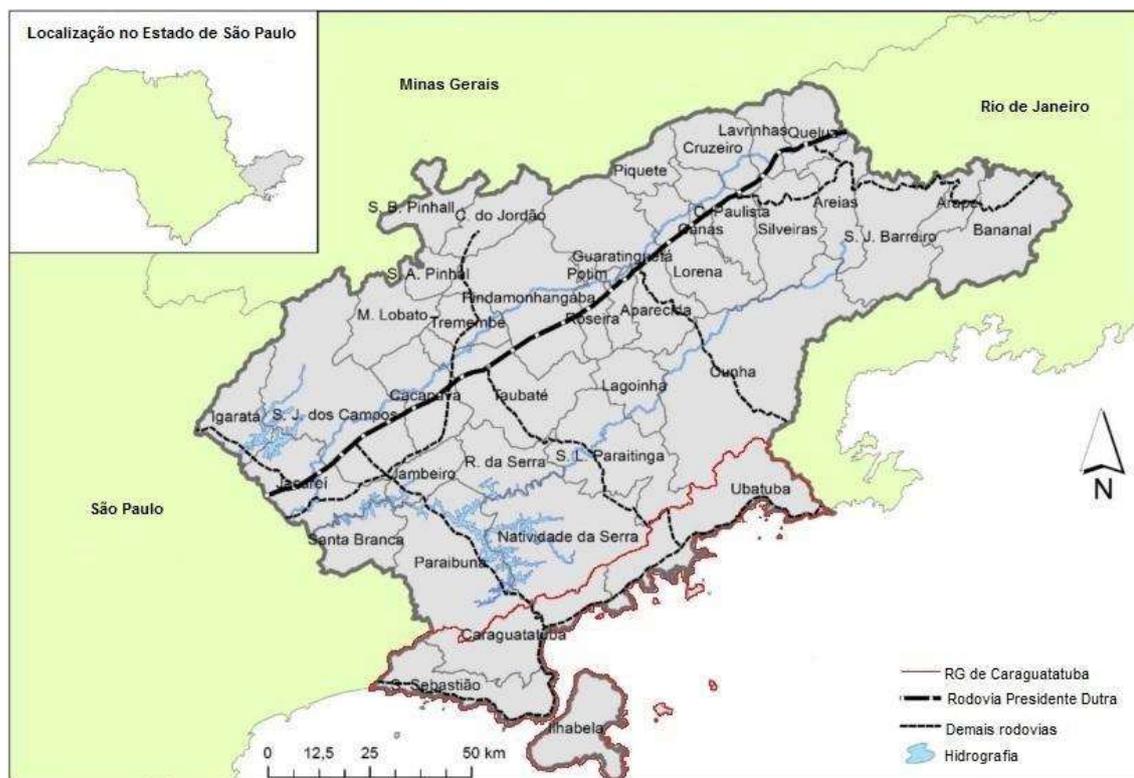
CAPÍTULO 1 – NOVAS ESPACIALIDADES NO LITORAL NORTE PAULISTA: INTEGRAÇÃO POLARIZADA

Neste primeiro capítulo, pretende-se desenhar o arcabouço teórico e conceitual com o qual se sustenta o argumento deste trabalho: de que o litoral norte passa por um processo de transformação espacial que ocorre em relação dialética com as transformações socioeconômicas de uma nova fase do desenvolvimento da região – e que reflete outra forma de distribuição espacial da população. Essa fase é pautada pelos desdobramentos da exploração e transporte de petróleo e gás natural dos campos da Bacia de Santos do pré-sal. As novas espacialidades a que o título do capítulo se refere trazem certas características que merecem ser analisadas e discutidas, ainda que não caiba a esse trabalho dar conta da totalidade dos processos sociais, econômicos, políticos, demográficos e espaciais existentes na região.

Neste capítulo, portanto, a Região de Governo de Caraguatatuba, será analisada à luz das especificidades dos processos de urbanização na região, as quais se articulam e são transpassadas, atualmente, pelas projeções de ampliação das atividades logísticas e portuárias. Nesse sentido, focalizar este contexto local nos leva a discutir e compreender, também, a posição deste espaço portuário na atual divisão social do trabalho em São Paulo (GONÇALVES, 1998), ainda que permaneça conhecido pelas características de turismo balneário e ecológico que historicamente marcaram a urbanização da região (SILVA, 1975; LUCHIARI, 1992).

A Região de Governo de Caraguatatuba, correspondente ao que chamamos aqui de Litoral Norte Paulista (LNP), é composta pelos municípios de Caraguatatuba (sede), São Sebastião, Ubatuba – municípios contíguos na faixa litorânea – e Ilhabela – município cujo território se restringe à Ilha de São Sebastião, a sudeste do município de São Sebastião. Integra a Mesorregião do Vale do Paraíba Paulista – pela caracterização do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) –, a Região Administrativa de São José dos Campos e faz parte da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN) desde 2012, ano de criação e instituição dessa região metropolitana, a partir da promulgação da Lei Complementar n. 1.166, de 9 de janeiro de 2012 do Governo do Estado de São Paulo.

FIGURA 1 – Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e Região de Governo de Caraguatatuba



Fonte: Gomes; Reschilian e Uehara (2018).

Há dois pontos que serão entrelaçados aos textos teóricos escolhidos para sustentar a argumentação. São eles: a indústria de petróleo e gás nacional e global, e a constituição da RMVPLN. Ambos relacionam-se e influenciam-se, cada qual a sua maneira, incidindo sobre o litoral norte e transformando-o espacialmente.

A discussão aqui desenhada toma como base a dimensão espacial do desenvolvimento capitalista e a necessidade de se analisar como se interligam, influenciam-se e são utilizadas as escalas espaciais na criação e reformulação de “hierarquias de geração e apropriação de riqueza” (BRANDÃO, 2004; 2012), e as desigualdades espaciais decorrentes daí enquanto necessárias para a reprodução do capital (SMITH, 1988).

Brandão (2004) propõe que os estudos regionais retomem a análise das escalas intermediárias de ação em oposição às teorias que apontam para o contrário, isto é, para a supremacia do global em relação direta com o local. Isso significa compreender o espaço no mundo globalizado em sua complexidade e fluidez, mas a “partir de uma visão sólida de produção social do espaço, historicamente determinado, resultante de conflitos e consensos que se estruturam em torno do ambiente construído” (BRANDÃO, 2004, p. 3) em suas mais diversas escalas.

Encaixado nessa perspectiva, o LNP parece viver um processo novo de transformação que *diferencia* seu espaço interno, *cria* novas relações intra e inter regionais, e *é transpassado* por políticas metropolitanas, estaduais, nacionais e pelo capital transnacional, em especial àquele vinculado à exploração e ao transporte de petróleo e derivados e de gás natural no âmbito das atividades relativas ao Pré-sal. Esse processo cria desigualdades espaciais internas à região na medida da necessidade do capital transnacional.

Harvey (1992) sintetiza um ponto importante sobre o movimento paradoxal do capital sobre o espaço e sua diferenciação. Diz o autor que:

“Quanto menos importantes as barreiras espaciais, tanto maior a sensibilidade do capital às variações do lugar dentro do espaço e tanto maior o incentivo para que os lugares se diferenciem de maneiras atrativas ao capital” (HARVEY, 1992, p. 267).

Essa diferenciação é um dos produtos dos sentidos que toma o desenvolvimento capitalista nas diversas escalas espaciais. Brandão (2004; 2012) propõe a utilização – e, em seus textos, a atualização – de quatro conceitos integrantes da análise da dimensão espacial do desenvolvimento capitalista. São eles: *homogeneização*, *integração*, *polarização* e *hegemonia*. Pretende-se, aqui, apresentar esses quatro conceitos analíticos e relacioná-los à fase atual do desenvolvimento socioeconômico do LNP, ou seja, caracterizar como o capital operou esses processos historicamente na região. O objetivo é fundamentar teoricamente a transformação do LNP no século XXI e suas especificidades, para que cheguemos a uma compreensão do papel da cidade de São Sebastião e de suas próprias transformações neste âmbito e em relação às suas especificidades quanto aos processos migratórios que a constituíram no passado e a constituem no presente.

O primeiro dos conceitos, a *homogeneização*, segundo Brandão (2004; 2012), não é um processo que equaliza ou harmoniza os espaços, como o sentido literal da palavra faz supor. Nas palavras do autor, “o capital não requer e não engendra qualquer igualação de níveis de desenvolvimento do conjunto das forças produtivas” (BRANDÃO, 2004, p. 42). O que o capital opera através da homogeneização é a universalização dos espaços aos domínios do capital, às possibilidades para a própria valorização do capital nesses espaços. Em outras palavras, “o capital busca a equivalência de suas condições reprodutivas em todo e qualquer lugar” (BRANDÃO, 2004, p. 43). Suas condições reprodutivas, no entanto, dependem do desenvolvimento desigual dos espaços, e não necessariamente de sua equalização.

Dessa maneira, neste momento de homogeneização do desenvolvimento espacial, não devemos falar em frações do capital e suas várias formas. Não importa a qual capital

(imobiliário, industrial, financeiro, etc.) aquele espaço homogeneizado vai servir para a multiplicação de valor. A necessidade é de redução das lógicas a uma única e universalizante forma de funcionar: das relações capitalistas de produção e reprodução. O autor fala da “universalização da mercadoria” e da “mercantilização às últimas conseqüências” (BRANDÃO, 2004, p. 43).

Ainda que o LNP estivesse incluído na lógica do capitalismo comercial pré-industrial desde o período colonial, no século XVII, o período que se inicia aproximadamente em meados do século XX recria as condições de produção e reprodução do capital na região. Até ali, o litoral norte ainda via na presença dos caiçaras, da agricultura de subsistência e da pesca, outras sociabilidades (LUCHIARI, 1992), outras formas de ocupação dos espaços, outras temporalidades (RAIMUNDO, 2007).

Essas outras formas sociais, que se traduziam em temporalidades e espacialidades diferentes das necessárias ao capital para sua reprodução plena, não eram, no entanto, “intocadas” antes de meados do século XX: a primeira metade do século, no LNP, foi marcada pelo desenvolvimento da indústria da pesca, que deixou marcas na sociabilidade caiçara ao transformar a atividade tradicional da pesca de subsistência de acordo com as articulações necessárias para seu funcionamento integrado à economia regional – da qual o porto de São Sebastião e o porto existente então em Ubatuba eram peças importantes (LUCHIARI, 1992).

Podemos atribuir à abertura de rodovias interligando litoral e planalto, e à construção do porto comercial em São Sebastião a intensificação do processo de homogeneização específico da região, de acordo com as novas determinações do desenvolvimento capitalista estadual e nacional após uma primeira fase de industrialização, que criou um mercado nacional unificado sob a bandeira da produção em massa (FUNDAÇÃO SEADE, 1988) e sob os moldes da sociedade urbano-industrial que então emergia (FARIA, 1991). Foi nesse momento, em meados do século XX, que o capital imobiliário fez suas primeiras grandes incursões no LNP (SILVA, 1975; LUCHIARI, 1992), transformando a forma de ocupação do solo e criando uma espécie de “vocação” para o turismo que perdura atualmente: os quatro municípios que compõem o litoral norte possuem a denominação “estância balneária” em seu nome oficial (IBGE, 2018).

Nesse ínterim, foi construído o TEBAR, que dinamizou as prerrogativas da Petrobras e da Transpetro – braço de transportes, importação e exportação da estatal de energia – no estado de São Paulo. À época, a demanda por petróleo no mercado nacional, a progressiva internacionalização do capital, e o aumento dos navios petroleiros, posicionou o

porto de São Sebastião como uma estrutura estratégica para as operações do setor no estado de São Paulo (SILVA, 1975). Apenas doze anos antes da inauguração do terminal, a primeira refinaria da Petrobras havia sido inaugurada em Cubatão, na Baixada Santista, a, aproximadamente, 150 km de São Sebastião.

Ao conceituar o processo de homogeneização, Brandão (2004) se aproxima de uma descrição do que ocorreu com o litoral norte em meados do século XX, segundo os autores supracitados:

Borrando limites e fronteiras, subordinando formas pretéritas, submetendo tudo à mercantilização desimpedida, rompendo isolamentos e alargando horizontes à acumulação, estrutura-se uma pulsão universalizante para que as determinações mais profundas se realizem de modo pleno, posto que ‘o capital é um nivelador’ (BRANDÃO, 2004, p. 45).

Naquele momento, “nivelou-se” o LNP, tornando-se a região, em sua dimensão espacial, palatável aos planos de ação do governo estadual e do capital imobiliário especulativo (SILVA, 1975), mas, também, aos planos do governo federal e da Petrobras, que atribuíram, posteriormente, às atividades realizadas no TEBAR, a função de articuladora do transporte de petróleo e derivados à indústria petroquímica nacional e internacional instalada no estado de São Paulo (SILVA, 1975). Vale ressaltar que, já naquele momento, o porto de São Sebastião e o TEBAR, apesar de serem estruturas com funções e agências diferentes, estiveram em relação de complementaridade com o porto de Santos, algo que será retomado mais à frente.

O segundo processo a que se refere Brandão (2004) é a *integração*. O autor ressalva que esse processo não diz respeito à simples agregação pacífica de espaços, mas justamente ao oposto: é o processo de coerção dos espaços à lógica competitiva do capital no embate de suas várias frações (BRANDÃO, 2004). Com a integração das regiões “homogeneizadas” criam-se entre elas interdependências e complementaridades que podem aumentar vulnerabilidades e potencialidades locais. A integração, portanto, é responsável por “tornar os espaços conexos” – o que não ocorre com naturalidade – mas mantém as especificidades intra e inter regionais (BRANDÃO, 2004).

Nesse sentido, a integração cria uma espécie de enquadramento – de coerência em relação à lógica capitalista da competição – das regiões que, justamente ao operarem por essa lógica competitiva sob a ação de diversos capitais, ligam-se sob relações de complementaridade e dependência. Essas relações, por sua vez, são a medida de subordinação de determinados espaços a outros dentro de dada região ou do espaço nacional. A

subordinação se reflete na impossibilidade das “economias regionais periféricas” repetirem passos e caminhos de desenvolvimento dos pólos regionais desenvolvidos – centros da dinâmica de acumulação capitalista (BRANDÃO, 2012).

Segundo o autor:

Metamorfoseia-se a densidade econômica de pontos seletivos no espaço: sua capacidade diferencial de multiplicação, de reprodução e de geração de valor e riqueza; sua capacidade de articulação inter-regional; o grau e a natureza das vinculações e a densidade dos circuitos ‘produtivos’. Mudam e diversificam-se os fluxos, o movimento de seus eixos de circulação e seu potencial produtivo (BRANDÃO, 2012, p. 76).

Como acima mencionado, em meados do século XX as rodovias abriram o caminho para que o capital imobiliário fosse mais facilmente mobilizado e, então, ordenasse a urbanização dos municípios do litoral, em especial espreado sua localização pelas orlas dos trechos longos e curtos de praia, como é o caso do distrito de Maresias, em São Sebastião (LUCHIARI, 1992).

Paralelamente, a construção do porto de São Sebastião e do TEBAR – estruturas diferentes, mas parte do mesmo “complexo portuário” –, trouxeram diferenciações internas relevantes à região. São Sebastião, apesar de suas praias de veraneio na porção sul da cidade, passou a integrar-se ao circuito produtivo do petróleo e gás no país participando do transporte das matérias-primas e derivados, especialmente no que diz respeito à cabotagem (transporte entre portos do mesmo país) (SILVA, 1975). Até aquele momento, para o setor, o LNP tinha basicamente essa única função - exercida pelo TEBAR, através de tanques de armazenagem, dutovias e do potencial marítimo do canal de São Sebastião num contexto de aumento do tamanho e tonelagem dos navios petroleiros (SILVA, 1975).

A integração - no sentido proposto por Brandão (2012), e do qual fazemos uso – do LNP, naquele momento, portanto, deu-se a partir dessas características econômicas que engendraram diferenciações espaciais dentro da região, refletidas no crescimento demográfico diferenciado de seus municípios ao longo do tempo, como podemos observar na Tabela 1, abaixo.

TABELA 1 – População residente nos municípios do LNP e total da região – 1970 a 2010

Municípios \ Ano	População Residente				
	1970	1980	1991	2000	2010
São Sebastião	12.016	18.997	33.890	58.038	73.942
Caraguatatuba	15.073	33.802	52.878	78.921	100.840
Ubatuba	15.203	27.139	47.398	66.861	78.801
Ilhabela	5.707	7.800	13.538	20.836	28.196
LNP	47.999	87.738	147.704	224.656	281.779

Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

Vemos que Ubatuba, em 1970, era a maior cidade do litoral norte em termos populacionais, com 15.203 habitantes, um pouco acima dos 15.073 habitantes de Caraguatatuba. No Censo Demográfico seguinte, Caraguatatuba já contava com quase 7 mil habitantes a mais que Ubatuba.

Parece que o ritmo de crescimento dos municípios também foi diferente. Enquanto Ubatuba e Caraguatatuba observaram maiores taxas de crescimento entre 1970 e 1980, São Sebastião e Ilhabela, neste período, ainda não tinham chegado a seu ritmo mais elevado de crescimento, que só viria no intervalo de tempo seguinte, entre 1980 e 1991. Desses dois, São Sebastião continuou a crescer entre 1991 e 2000, enquanto Ilhabela diminuiu sua taxa média anual de crescimento. Apenas entre 2000 e 2010 a taxa média anual de crescimento geométrico da população residente dos quatro municípios diminuiu, como exposto na Tabela 2.

TABELA 2 – Taxas médias anuais de crescimento geométrico da população residente nos municípios do litoral norte paulista – 1970 a 2010

Taxas de Crescimento Geométrico				
Municípios \ Ano	70-80	80-91	91-00	00-10
São Sebastião	4,7%	5,4%	6,2%	2,5%
Caraguatatuba	8,4%	4,2%	4,6%	2,5%
Ubatuba	6,0%	5,2%	3,9%	1,7%
Ilhabela	3,2%	5,1%	4,9%	3,1%
LNP	6,2%	4,8%	4,8%	2,3%

Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

O período entre os anos 1980 e os anos 2000 assiste a um processo urbano nacional e estadual que diferencia o espaço metropolitano inchado na década de 1970 – no primeiro ano da década a cidade de São Paulo registrou crescimento de 3,7% a.a –, primeiro aumentando sua periferia e, depois, refletindo-se em maiores taxas de crescimento do interior do estado em relação à sede metropolitana (BAENINGER, 1999). O litoral norte como um todo esteve, neste período, num ritmo de crescimento acima do resto do estado de São Paulo (SILVA, 2014).

Segundo Baeninger (1999), esse processo de diferenciação metropolitana redefiniu a organização social do espaço ao atribuir à sede metropolitana do estado as funções e características de uma cidade global (SASSEN, 1998). A reestruturação produtiva, naquele momento, associada à crise econômica que afetou principalmente o emprego, refletiu-se também num processo de desconcentração industrial (FUNDAÇÃO SEADE, 1988) que levou a produção industrial antes concentrada na capital e seu entorno próximo a outros espaços do estado; entre eles, o Vale do Paraíba.

O desenvolvimento econômico e industrial do Vale do Paraíba fez integrar o LNP à dinâmica do capital para além do capital imobiliário – o qual havia sido o movimento mais forte de integração (no sentido atribuído por Brandão) da região naquele contexto histórico de abertura da economia, constituição de um mercado urbano de massas e de investimento no modal rodoviário como motor da economia e da integração nacional.

Parece consenso entre vários autores que discutem a região (CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012; PANIZZA, 2004; SILVA, 1975; LUCHIARI, 1992; MELLO; TEIXEIRA; MELLO, 2012) que a nova fase de apropriação do LNP por lógicas econômicas que vão além da subsistência local e da produção de *commodities* para exportação iniciou-se com a integração rodoviária do território do litoral norte, principalmente, às cidades do Vale do Paraíba, através da Rodovia dos Tamoios, que interliga Caraguatatuba a São José dos Campos.

Implantada na década de 1930 e pavimentada em 1957 a rodovia SP-099 foi oficialmente nomeada Rodovia dos Tamoios em 1978 (CONCESSIONÁRIA TAMOIOS, 2016). No momento de sua pavimentação, a estrada passa a ser a principal conexão entre o planalto e o porto de São Sebastião (HENRIQUE; SOUZA; RESCHILLIAN, 2017), além de transformar a região no destino turístico que caracteriza o LNP até hoje.

Além dela, o mega projeto construído durante a Ditadura Militar (1964-85) para interligar o Brasil pelo litoral, a rodovia federal BR-101, transpassou os três municípios da faixa litorânea do litoral norte, ampliando o fluxo de turistas e de moradores entre os municípios.

Esse novo momento trouxe consigo um padrão de urbanização marcado pelo turismo e pelo capital imobiliário especulativo (SILVA, 1975), cujos efeitos nas décadas seguintes foram à expulsão gradual de comunidades caiçaras de praias ao longo do litoral norte, fechamento de praias por condomínios de luxo (LUCHIARI, 1992; CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012), e um crescimento demográfico fortemente influenciado pela migração, nesse contexto de desconcentração produtiva no estado de São Paulo que impulsionou investimentos públicos no Vale do Paraíba e no Litoral Norte (MELLO; TEIXEIRA; MELLO, 2012) e que foi refletido pelo aumento da rotatividade migratória da RMSP (BAENINGER, 2014) e aumento da ocupação do interior e litoral paulista (BAENINGER, 2014).

Segundo Silva (1975), é aqui que o turismo começa a deixar as marcas espaciais até hoje definidoras do território caiçara. A descontinuidade territorial (SILVA, 1975), característica do litoral paulista, associada ao padrão rodoviarista de integração nacional adotado em meados do século XX, foi a tônica da urbanização da região na segunda metade deste mesmo século. Segundo o autor, a alta rentabilidade do mercado imobiliário especulativo, desde a década de 1950, foi determinante no processo de urbanização de todo o litoral norte, acelerando-o (ADAMS, 2000).

A migração teve um peso determinante no crescimento demográfico dos municípios do litoral norte. Vejamos os saldos migratórios para os municípios e o total da região entre a década de 1980 e 2010.

TABELA 3 – Saldos migratórios totais dos municípios do litoral norte paulista – 1986-1991; 1995-2000; 2005-2010

	Saldo Migratório		
	1986-1991	1995-2000	2005-2010
Caraguatatuba	7117	7696	7597
Ilhabela	1719	2785	1116
São Sebastião	4786	8119	1979
Ubatuba	3929	4625	873
LNP (trocas totais brutas)	17551	23225	11565

Fonte: IBGE (Censos Demográficos 1991; 2000; 2010); Silva (2014).

O saldo migratório de Caraguatatuba chama a atenção por permanecer alto e estável entre os três períodos analisados. Também salta aos olhos a diminuição do saldo migratório de São Sebastião e Ubatuba entre 2005 e 2010. A Tabela 3 mostra como os municípios do litoral norte, desde a década de 80, são espaços que atraem população.

Caraguatatuba é, desde os anos 1970, um polo de atração de imigrantes no LNP, período este que observou o crescimento urbano mais expressivo da região (CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012). Durante a década de 1980, todo o litoral norte registrou um crescimento demográfico profundamente relacionado ao peso da migração. Se observarmos a Tabela 4 abaixo, podemos visualizar esse importante peso e, também, como os municípios da região registraram, a partir dali, ritmos diferentes de absorção de população.

TABELA 4 – Crescimento vegetativo, crescimento absoluto e peso da migração no crescimento dos municípios do litoral norte paulista - 1986-1991; 1995-2000; 2005-2010

Municípios	Crescimento Vegetativo (A)			Crescimento Total (B = A + Saldo Migratório)			Peso da Migração no Crescimento (Saldo Migratório/B)		
	86-91	95-00	05-10	86-91	95-00	05-10	86-91	95-00	05-10
São Sebastião	3.881	5.984	6.250	8.667	14.103	8.229	55,2%	57,6%	24,0%
Caraguatatuba	6.211	7.695	7.350	13.328	15.391	14.947	53,4%	50,0%	50,8%
Ubatuba	5.515	7.326	6.159	9.444	11.951	7.032	41,6%	38,7%	12,4%
Ilhabela	1.560	1.922	2.380	3.279	4.707	3.496	52,4%	59,2%	31,9%
LNP	17.167	22.927	22.139	34.718	46.152	33.704	50,6%	50,3%	34,3%

Fonte: IBGE (Censos Demográficos 1980; 1991; 2000; 2010); Silva (2014). Elaboração própria.

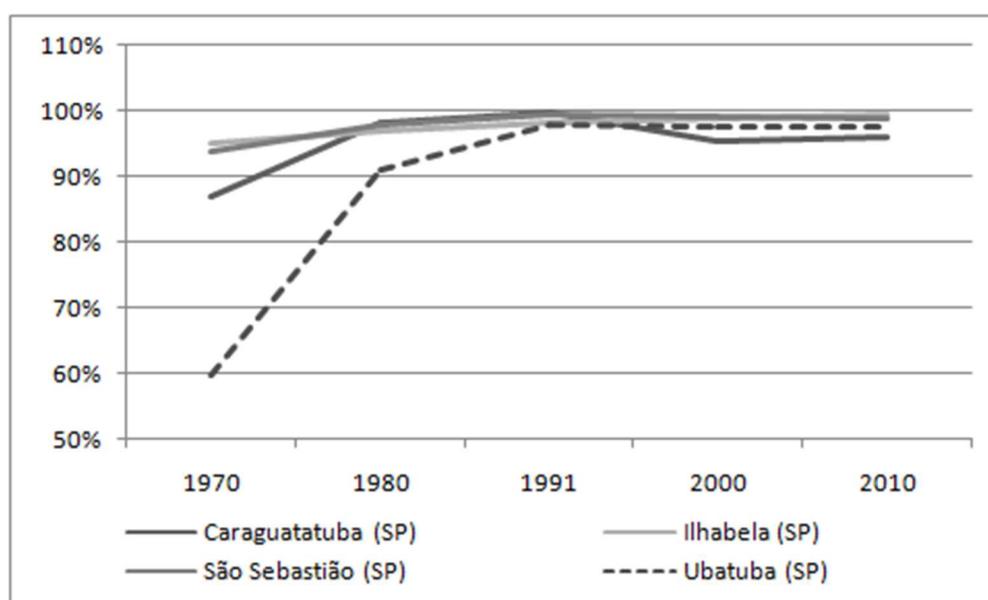
O peso da migração em Caraguatatuba foi acima de 50% nos três períodos analisados, o que significa que mais da metade de todo o crescimento demográfico do município se deu graças à chegada de pessoas que moravam, cinco anos antes das datas de referência de cada Censo Demográfico, em outro município². São Sebastião e Ilhabela apresentaram um peso muito grande devido à migração em seus crescimentos respectivos, mas demonstraram um arrefecimento bastante intenso no último período analisado. Ubatuba, apesar do peso relativamente grande no passado, no período entre 2005 e 2010, registrou apenas 12,4% de seu crescimento devido à migração.

Do ponto de vista do grau de urbanização, não podemos inferir muito a respeito da diferenciação interna do LNP atualmente, dado que o grau de urbanização é uma medida definida em escala municipal e sujeita à definição local, de caráter político, e não técnico, de

² Quem é considerado migrante? Os debates acerca do (melhor) conceito a ser utilizado na delimitação de quem deva ser considerado migrante nos estudos demográficos são extensos. A despeito de limites técnicos para captação de informações a nível nacional, a literatura sobre o tema fala sobre a mudança de residência (LEE, 1980), o caráter reversível dos movimentos migratórios (DOMENACH e PICOUE, 1990), e os espaços de vida (CORGEAU, 1990), entre outras características do processo migratório, cujo resultado, por fim, é a constatação do caráter subjetivo da percepção do próprio indivíduo que migra (e do seu entorno) a respeito de sua caracterização enquanto migrante. Aqui, como trabalhamos apenas com taxas e saldos, e os reflexos da migração no espaço e no processo de urbanização do litoral norte paulista, utilizaremos, principalmente, os dados correspondentes ao quesito censitário de migração de data-fixa.

quais são áreas urbanas e, portanto, da população urbana³. De qualquer modo, o LNP é uma região cujos municípios atingiram, desde a década de 90, elevado grau de urbanização. Ubatuba é o único município que destoa dos outros, ainda na década de 1970, por um grau de urbanização em torno de 60%, e Caraguatatuba aparece logo depois com grau de urbanização de 87%. SILVA (1975) aponta, na mesma década, para o fato de que a população urbana de São Sebastião e Ilhabela era preponderantes, dadas as características territoriais marcantes dos municípios, com pouco espaço entre a serra e o mar para ocupação territorial.

GRÁFICO 1 – Grau de Urbanização municípios do litoral norte paulista – 1970 a 2010



Fonte: IBGE (Censos Demográficos 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

É importante ressaltar que entendemos o processo migratório, antes de tudo, como um processo social (SINGER, 1973), o que significa dizer que ele é historicamente condicionado às transformações estruturais às quais pertence... mas não só. A perspectiva teórica histórico-estruturalista é o ponto de partida para a compreensão das direções e sentidos (literais e figurados) dos fluxos migratórios (SINGER, 1973) e suas relações com o espaço. No século XXI, os desafios teórico-metodológicos para compreensão das migrações, hoje muito mais fluidas e com múltiplos sentidos e características nos impõe a necessidade de um olhar interdisciplinar para a realidade social e demográfica dos fluxos e espaços que estudamos (BAENINGER, 2014).

Nesse sentido, é importante diferenciar os momentos históricos contidos nas informações apresentadas. Até a década de 1970, constituía-se ainda a sociedade urbano-

³ O grau de urbanização é a proporção de população urbana na população total de dado território.

industrial brasileira (regionalmente diferenciada, apesar do movimento ser nacional), nos moldes sociais e urbanos desiguais e heterogêneos apontados por Faria (1991), refletidos em dois processos determinantes para o sistema urbano brasileiro atual: a concentração populacional e econômica nas metrópoles, e sua posterior desconcentração, ainda mantida sua predominância política e social em relação às cidades menores.

Os fluxos migratórios majoritários, naquele momento, principalmente de sentido rural-urbano, interestaduais e de longas distâncias (MARTINE, 1994), relacionavam-se justamente a essa transformação urbano-espacial do Brasil que resultou no processo de metropolização, com destaque ao sudeste, em especial São Paulo e Rio de Janeiro, ainda que já entre os anos 1970 e 1980 tenham sido registrados contingentes migratórios de retorno a certos estados do país (BAENINGER, 2012a) – tendência que se aprofundou nas décadas seguintes. De qualquer forma, o paradigma explicativo naquele momento (década de 1960-1970) baseava-se nessa dicotomia entre o rural e o (novo) urbano, entre áreas de estagnação e áreas de modernização, entre processos de expulsão e de atração populacional (SINGER, 1973), sendo enfocada a relação entre migração e desenvolvimento (BAENINGER, 2012b).

O LNP insere-se no processo de redistribuição da população como parte afastada da rede urbana paulista, aos poucos integrada a ela de acordo com as novas determinações espaciais do desenvolvimento do capitalismo urbano-industrial característico do período (FUNDAÇÃO SEADE 1988; BRANDÃO, 2012; FARIA, 1991). Longe do núcleo metropolitano da capital do estado, apertada entre a serra e o mar, e apartada das locomotivas que deram as feições urbanas do estado de São Paulo no período anterior em que floresceu o café (GONÇALVES, 1998) – e em que se consolidou o predomínio de Santos como espaço portuário hegemônico -, a integração da região nos moldes rodoviaristas possibilitou um crescimento populacional urbano, como mostra o Gráfico 1 acima, fortemente influenciado pela migração e pelas novas relações com o planalto.

A partir daquele momento, como mostram os graus de urbanização da região e de acordo com a literatura, o LNP consolidou-se como espaço majoritariamente urbano e, ainda que, nas palavras de SILVA (1975), periférico, integrado aos desenvolvimentos e necessidades do capital nacional e internacional.

A relação com as indústrias do Vale do Paraíba para importação e exportação de produtos e matérias-primas, com o setor petrolífero no transporte e armazenagem de derivados e óleo bruto, e a ocupação territorial espalhada de acordo com as determinações do capital imobiliário e do turismo de veraneio, compuseram a dinâmica socioeconômica e espacial da urbanização do litoral norte. Brandão (2012) aponta para uma outra característica

importante do processo de integração: o conflito entre as frações de capitais na determinação do espaço capitalista, que o autor também chama de processo de concorrência.

Segundo Reis (2014), o espaço portuário de São Sebastião não pode ser tratado como se fosse um espaço unificado. As duas estruturas presentes mostram quadros antagônicos, segundo a autora: enquanto o TEBAR é operado por uma empresa estatal federal e demonstra certa pujança na operação de um único tipo de produto (granel líquido), estratégico do ponto de vista da matriz energética atual do mundo, o porto público de São Sebastião é caracterizado pela dificuldade de emplacar grandes movimentações tanto de importação quanto de exportação, dados os obstáculos infraestruturais em terra (difícil acesso ao porto) e em mar (berços de atracação sem a profundidade suficiente para navios de grande porte). Paralelo a isso, o setor turístico depende de condições paisagísticas e ambientais que nem sempre estão de acordo com os desenvolvimentos do espaço portuário.

Segundo Brandão (2012):

[a concorrência], enquanto pugna entre a pluralidade dos capitais e suas frações, também agrega conteúdo e dá forma às escalas espaciais, ao procurar segmentar frações do espaço, proclamando-os como o território particular de certa fração particular de capital (BRANDÃO, 2012, p. 77).

É nesse contexto que o espaço do litoral norte se consolidou, incorporado por esses capitais e de acordo com as determinações e necessidades de outras regiões e escalas espaciais. Isso porque, continuando o raciocínio sobre a coerência imposta pelo processo de integração, a partir da concorrência capitalista, Brandão (2012) aponta que:

A ação das forças da integração geralmente constitui um longo, contraditório, heterogêneo e conflituoso processo em que os espaços regionais circunscritos e capsulares vão sendo enredados a partir daquele(s) espaço(s) em que prevalecem formas superiores de acumulação e reprodução econômica (BRANDÃO, 2012, p. 79).

Partindo desse conceito de integração e dos dados apresentados sobre o processo histórico de integração - no sentido proposto por Brandão (2012) –, entendemos que o LNP vivencia, hoje, um novo momento de seu processo de integração, que ocorre em comunhão com um novo momento de seu processo espacial de polarização, o terceiro conceito analítico proposto por Brandão (2004; 2012).

Segundo o autor, “o estudo da polarização pode esclarecer o potencial diferenciado de espaços particulares, averiguando as complementaridades e as hierarquias

subjacentes ao processo” (BRANDÃO, 2004, p. 51). Neste trabalho, a compreensão desse processo é especialmente importante para entendermos a posição dos municípios do litoral norte no âmbito da rede urbana em que se inserem (CORRÊA, 2006).

A polarização, como acima mencionado, cria hierarquias, centralidades e espaços subordinados. O litoral norte sempre esteve de alguma forma, subordinado ao planalto. Como região periférica (SILVA, 1975) serviu de complementaridade ao porto de Santos, à indústria do Vale do Paraíba, e à capital, São Paulo. O processo de polarização atual, no contexto de aprofundamento das atividades relativas ao petróleo e ao desenvolvimento da exploração e tratamento de gás natural, implica o litoral norte de maneira diferencial à produção capitalista: enquanto Ubatuba permanece quase que alheia aos desenvolvimentos relativos ao pré-sal, Caraguatatuba e São Sebastião transformam sua infraestrutura, buscam complexificar sua dinâmica econômica e são integrados a essa nova etapa socioeconômica da região. Ilhabela é um caso à parte: apesar de não ser receptáculo de investimentos diretos, recebe a grande maioria das compensações financeiras (royalties e participações especiais) pela exploração em águas profundas (ANP, 2018) – algo que será tratado em capítulos subsequentes.

Segundo BRANDÃO (2004):

O capitalismo continuamente desenha e redesenha "novas geografias", produzindo novas escalas, novos pontos nodais, rearranjando as forças da polarização, da heterogeneidade e da dominação regionais. Muda o padrão de articulação da diversidade regional (BRANDÃO, 2004, p. 52).

As forças da polarização às quais se refere o autor são as forças interativas dos diferentes espaços, cujo efeito é retirar de espaços “marginalizados” o poder decisório sobre seu próprio desenvolvimento.

Isso é evidente no caso dos municípios analisados. Seus planos diretores, instrumentos de planejamento do uso e ocupação do solo, isto é, do desenvolvimento de sua urbanização, foram atualizados após a descoberta do pré-sal para incluir a expansão do setor de petróleo e gás natural na região (CARAGUATATUBA, 2011; SÃO SEBASTIÃO, 2017), a despeito da caracterização profundamente vinculada à proteção do meio-ambiente e de objetivos de mitigação de vulnerabilidades socioambientais existentes na região (TEIXEIRA, 2013). A amplificação das atividades dos setores citados aprofunda vulnerabilidades na medida em que modifica o uso do solo e o padrão de urbanização, comprometendo os serviços básicos já precários das cidades do litoral norte (MARANDOLA JR. et al., 2013).

O processo de polarização no qual se insere, hoje, a região, se torna mais manifesto se observarmos como ela é integrada ao desenvolvimento produtivo das regiões centrais do planalto. O litoral norte se insere nos planos da macrometrópole paulista (EMPLASA, 2018) no contexto da RMVPLN, enquanto espaço complementar as necessidades de exportação e importação das indústrias do Vale do Paraíba e de distribuição e produção da indústria petroquímica localizada na Baixada Santista, em Paulínia e no próprio Vale do Paraíba. A estação de tratamento de gás natural foi criada com o objetivo de receber o gás extraído de águas profundas no oceano atlântico, e, dali, distribuí-lo, por meio de dutovias, através do GASTAU (Gasoduto Taubaté-Caraguatatuba), para a malha de dutos que envolvem o sudeste do país (TRANSPETRO, 2016).

Percebe-se que o desenvolvimento atual do litoral norte, portanto, é guiado por necessidades que estão além da microrregião, adicionada, ainda, a produção de petróleo e gás natural na bacia de Santos, do Pré-sal. A indústria de petróleo e gás necessita de alta tecnologia e, apesar do potencial de agregar valor aos entes administrativos que participam de sua cadeia produtiva, desafia o parque industrial brasileiro (PIQUET; HASENCLEVER; SHIMODA, 2016). Do ponto de vista local, os impactos negativos podem ser elevados, ainda que as determinações da produção sejam feitas a nível nacional (PIQUET, 2012a). Isso será retomado no capítulo três.

Da perspectiva teórica aqui adotada, destaca-se que a polarização reflete “uma força de interação entre os nós (centros com autonomia de decisão) em torno dos quais gravitam espaços ‘satelitizados’, com baixo poder autônomo e endógeno de decisão” (BRANDÃO, 2012, p. 82). Dada a presença do estado de São Paulo na administração do porto público, a presença da Petrobrás e do governo federal na administração do TEBAR e as concessões rodoviárias estaduais, é de se esperar que o município de São Sebastião tenha pouca autonomia de decisão no que se refere aos desenvolvimentos de seu espaço portuário.

O que fica evidente, no entanto, é que o espaço portuário não é um aparato isolado da cidade. A interface porto-cidade (MONIÉ; VASCONCELLOS, 2012), especialmente a partir das décadas de 1970 e 1980, transforma-se na medida dos novos padrões de organização da produção e sua logística. Segundo os autores:

“A sincronização da produção, do transporte e da distribuição insere os portos em arquiteturas logísticas organizadas segundo princípios de flexibilidade operacional e de minimização das rugosidades espaciais e funcionais” (MONIÉ; VASCONCELLOS, 2012, p. 7).

O espaço portuário de São Sebastião, contudo, antes da descoberta de petróleo e gás natural na camada pré-sal, figurava como um porto de menor importância, justamente pelas dificuldades técnicas e logísticas existentes e já citadas (TEIXEIRA, 2013). Nesse momento de reestruturação da produção, da logística e do padrão de urbanização brasileiro, o espaço portuário de São Sebastião manteve-se em sua dinâmica “antagônica” (REIS, 2014) que limitava o potencial do porto público ao mesmo tempo em que o setor petrolífero fazia uso do TEBAR e de sua infraestrutura peculiar de transportes por dutos.

O cenário parece mudar no século XXI. Com a descoberta do pré-sal e início das operações de produção, que elevaram as receitas de São Sebastião e do LNP como um todo – além das compensações financeiras relativas à atividade petrolífera - as transformações na infraestrutura da região dão pistas das mudanças espaciais que começaram a acontecer e que se projetam para o futuro.

Primeiramente, o porto público começou a ser utilizado como cais principal das atividades de apoio à exploração *offshore* (em alto-mar), aumentando o volume de carga transportada através do porto. Em seguida, em 2011, foi inaugurada a Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA) em Caraguatatuba, para processamento e distribuição do gás natural explorado na bacia de Santos. Atualmente, há um projeto de expansão da área do porto público que enfrenta problemas ambientais na justiça estadual.

A duplicação do trecho planalto da Rodovia dos Tamoios, entre São José dos Campos e o começo da descida da Serra do Mar, o início das operações de duplicações do novo trecho de serra e os contornos viários na faixa litorânea, separando o tráfego intraurbano de Caraguatatuba e São Sebastião do tráfego de mercadorias entre o porto e o planalto são exemplos da clara tentativa de reposicionar o LNP de forma a “minimizar as rugosidades” do espaço, como mencionado na citação acima. Esses projetos serão melhor apresentados nos capítulos subsequentes.

As novas determinações da produção no século XXI e os processos de transformação territorial em curso refletem o processo de integração exposto anteriormente e, também, a forma com que o LNP se desenvolve polarizado, novamente, pelo planalto.

Dessa vez, no entanto, a região está incorporada à RMVPLN, ente político-administrativo que, a despeito da descontinuidade urbana que o caracteriza – já que entre o Vale do Paraíba e o Litoral Norte existem municípios de atividade predominantemente rural e o Parque Estadual da Serra do Mar – procura integrar a região num mesmo arcabouço de planejamento regional, com objetivos que vão da “utilização racional do território, dos recursos naturais e a proteção do meio ambiente, dos bens culturais materiais e imateriais” a

“redução das desigualdades regionais” (SÃO PAULO, 2012). No caso do processo de polarização, parece evidente que, dadas as obras de infraestrutura e suas projeções futuras, o litoral norte está cada vez mais polarizado pela dinâmica próxima do Vale do Paraíba, no contexto da macrometrópole (EMPLASA, 2018).

Essa incorporação do litoral norte à RMVPLN nos leva ao quarto e último processo que pode ajudar a compreender as transformações espaciais no litoral norte paulista: *a hegemonia*.

Segundo Brandão (2004), a hegemonia se exerce por um bloco de poder a partir de um “consentimento ativo”, isto é, uma força coercitiva que torna legítimo o direcionamento do desenvolvimento das forças produtivas de acordo com o projeto desse bloco, que deve incluir a todos sob a mesma lógica.

É interessante observar como a hegemonia se faz presente no caso do LNP sob os impactos da descoberta do pré-sal. As justificativas para os grandes investimentos, projetos e obras de construção pesada, presentes, inclusive, nos Estudos de Impacto Ambiental (EIA), objetivam mitigar os impactos ambientais e sociais potencialmente negativos com projeções de geração de empregos diretos e indiretos, dinamização econômica e compensações financeiras e sociais (DER, 2010).

Da perspectiva da população afetada, em tese, além de eventuais assembleias e discussões públicas sobre esses projetos de grande impacto, resta o Plano Diretor e o processo eleitoral como instrumentos reais que possibilitem a participação nas tomadas de decisão. Segundo Brandão (2004), e considerando as mudanças recentes nos planos diretores a fim de proporcionar maior desenvolvimento do setor de petróleo e gás na região:

Com poucos espaços legítimos de participação democrática, as classes subordinadas encontram dificuldades de aglutinação e de organização e de tomada de posição, de concertação de seus interesses e de encontrar canais que dêem razão a suas reivindicações e engendrem uma vontade coletiva sólida (BRANDÃO, 2004, p. 56).

De fato, pela perspectiva teórica adotada neste trabalho e com as informações discutidas nos capítulos seguintes, os resultados das transformações espaciais observadas nas últimas duas décadas não parecem promissores para o desenvolvimento socioeconômico do litoral norte. Ainda que se pense nos impactos positivos do aumento da atividade portuária, da exploração de petróleo e gás natural e da melhora da fluidez de mercadorias e turistas possibilitados pelas obras viárias, eles não fazem frente aos possíveis impactos negativos dessas propostas de desenvolvimento.

Teixeira (2013) analisa os impactos dos mega projetos de infraestrutura no LNP a partir de uma perspectiva ambiental. O autor defende que os projetos viários e de expansão portuária foram debatidos com a sociedade afetada de maneira insatisfatória. Um dos principais problemas foi a segmentação em diversas etapas de estudos, análise e discussão, que dificultaram e confundiram a população nos já rarefeitos canais de diálogo disponíveis (TEIXEIRA, 2013).

Além disso, a própria indústria de petróleo e gás possui uma dinâmica própria que não é muito amigável aos locais onde se estabelece do ponto de vista do desenvolvimento socioeconômico sustentável – desejável e projetado nos planos diretores de Caraguatatuba e São Sebastião. Trabalhos sobre a região do norte fluminense e os efeitos da implantação da indústria petrolífera para exploração na Bacia de Campos mostram os impactos socioambientais complexos de serem atacados por políticas públicas (BINSZTOK, 2012; PIQUET, 2012b), e possíveis problemas econômicos relativos à dependência das compensações financeiras advindas da exploração de petróleo e gás que podem ser mal utilizadas ou, em dado momento futuro, cessarem.

Esses quatro processos contribuem para a análise do presente trabalho na medida em que caracterizam dimensões diferentes da transformação espacial em curso. Se é evidente, pela mudança na paisagem, que o litoral norte paulista muda a passos largos em direção a uma espacialidade mais dinâmica e integrada à produção do restante do país, é necessário que compreendamos outros âmbitos, efeitos e transformações que fazem dessa fase do desenvolvimento da região um momento de nova integração polarizada e guiada a partir de uma lógica que engendra metamorfoses espaciais mais profundas que a simples presença de um megaprojeto de infra-estrutura. O espaço regional, sob lógicas locais e globais, diferencia-se internamente e se desenvolve conforme essas lógicas, criando espacialidades diferentes das observadas até então.

CAPÍTULO 2 – A CIDADE TURÍSTICA: A URBANIZAÇÃO DO LNP ATÉ O FINAL DO SÉCULO XX

Este capítulo tem por objetivo discutir a forma específica de urbanização do litoral norte paulista, reconstruindo brevemente seu histórico colonial e apontando as especificidades dessa porção de território em meados do século XX. Usamos a expressão *tourism urbanization* usada por Mullins (1991), traduzida como *urbanização turística* por Luchiari (1992; 2000), principal referência para compreensão das transformações urbanas do litoral norte paulista, junto com Silva (1975).

A escolha desse período não é aleatória. Foi em torno da década de 1960, como já apontado no capítulo anterior, que o LNP começou a observar seu período de maior crescimento demográfico, expressão local do momento da intensa urbanização brasileira, amplamente pautada pelas migrações internas – após as décadas anteriores em que as migrações internacionais pautaram o crescimento demográfico brasileiro – e impressionante crescimento da população brasileira como um todo, relativo, especialmente, à associação entre a queda das taxas de mortalidade (especialmente infantil) – e consequente aumento da expectativa de vida ao nascer, e manutenção, por certo tempo, das taxas de fecundidade e natalidade ainda altas até a década de 1970 (CAMARANO; KANSO; FERNANDES, 2014).

Faria (1991) aponta para a dupla característica do crescimento urbano brasileiro nesse período: enquanto incharam-se os grandes centros metropolitanos, cresceram, ao mesmo tempo (mas não no mesmo ritmo), inúmeros centros menores, “de diferentes tamanhos, que se integram num complexo padrão de divisão territorial do trabalho social tanto entre o campo e a cidade como entre as cidades” (FARIA, 1991, p. 103).

De fato, como os estudos clássicos sobre as migrações internas de Singer (1973) demonstram, o Brasil em meados do século XX observou um processo de intensa migração de tipo rural-urbana, balizada por fatores de expulsão caracterizados pela estagnação – na qual o alto crescimento vegetativo no campo exerceria pressão sobre a população, que emigra, num contexto de difícil desenvolvimento das forças produtivas – e pela mudança – a partir da qual se desenvolvem justamente essas forças produtivas capitalistas e, por isso, expropriam camponeses e outros não-proprietários para aumentar a produtividade da terra nos novos moldes.

É claro que esse tipo de desenvolvimento urbano não foi uniforme e homogêneo em todo o país. No estado de São Paulo, a herança da urbanização associada à economia cafeeira, cujo resultado foi à possibilidade de uma “ferrovia de cidades” industriais e

dinâmicas, centralizadas por São Paulo e que desaguavam em Santos (GONÇALVES, 1998), deu ao estado uma primazia político-econômica que, no século XX, atribuiu a essa unidade federativa e, principalmente à sua capital, o caráter de centro dinâmico industrial nacional - e, não por coincidência, também de centro estruturante das migrações internas (BAENINGER, 2012b).

O litoral norte paulista, no entanto, esteve, nesse momento anterior de crescente urbanização e início da industrialização, apartado da rede de cidades que participou ativamente da transformação mais aguda e profunda das características urbanas, sociais, econômicas e demográficas experimentadas em torno do final da primeira metade do século passado no estado de São Paulo.

2.1 Antes do século XX: um breve panorama da ocupação territorial do litoral norte paulista até a chegada das rodovias

A utilização desta porção de território por um meio de produção econômico remonta ao período colonial brasileiro de concessão de sesmarias para produção de açúcar e aguardente em engenhos, a partir dos séculos XVI e XVII (LUCHIARI, 1992). De acordo com Silva (1975), foi logo neste momento que a região observou os primeiros sinais do estabelecimento de vilas e urbanização, apesar do predomínio das atividades agrícola e de pesca perdurar até meados do século XX.

As atividades portuárias, ainda que rudimentares se comparadas à atualidade da circulação de mercadorias em escala global, e cuja expressão, à época, era o fluxo de embarcações para exportação do açúcar, são, também, originários desse período (SILVA, 1975).

A ocupação do litoral norte foi marcada, ao longo de todo período colonial, imperial e republicano, por um “[...] sufocamento periódico de sua economia que oscilava entre a produção para exportação e a produção para subsistência” (LUCHIARI, 1992). Essa oscilação econômica também conferiu à dinâmica migratória períodos de crescimento demográfico e aumento da ocupação do solo, mas, também, períodos de marcante emigração e decadência das economias monocultoras coloniais.

Segundo Silva (1975), a fase do açúcar terminou, possivelmente, em razão de concorrência com o produto nordestino, além da natureza dos solos e do clima pouco favoráveis à plantação da cana-de-açúcar. O ouro de Minas Gerais criou por pouco tempo a função de escoamento do produto ao Rio de Janeiro, função que terminou com a articulação do Vale do Paraíba como caminho para transporte do metal precioso.

O café, que dinamizou as fazendas da região ao longo do século XIX e significou crescimento demográfico e desenvolvimento dos núcleos urbanos da região – ultrapassando, na primeira metade do século XIX, Lorena, a maior região produtora de café do Vale do Paraíba (CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012) – iniciou seu declínio quando da construção da estrada de ferro interligando Santos e seu porto à capital do Estado de São Paulo em torno de 1870 (LUCIARI, 1992; SILVA, 1975).

De acordo com Gonçalves (1998) o café, catalisador e propulsor do desenvolvimento urbano e econômico que concedeu ao Estado de São Paulo a preponderância político-econômica e o lugar maior de articulação dos movimentos migratórios ao longo de todo o século XX (CANO, 1988; BAENINGER, 2012a), significou, para o Vale do Paraíba e o Litoral Norte, uma pujança inicial que acabou por esgotar terras e afastar a região do processo desenvolvimentista engendrado pela monocultura cafeeira (FUNDAÇÃO SEADE, 1988). Nas palavras de Negri; Cano e Gonçalves (1988), referindo-se ao Vale do Paraíba, mas que também se aplica ao litoral norte, em especial a São Sebastião, foi nessa região “onde o café se instalara ainda no regime escravista, esgotando as terras e eliminando assim a possibilidade dessa região se incorporar ao movimento desenvolvimentista do complexo cafeeiro capitalista” (NEGRI; CANO; GONÇALVES, 1988, p. 10).

Segundo Silva (1975), o embate político interno no estado de São Paulo no século XIX cotejou os portos de Santos e São Sebastião, predispondo o primeiro como principal alternativa para a movimentação de mercadorias e *commodities*, especialmente para exportação. O resultado disso foi à construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, em 1867, que passava pela capital do estado, deixando o porto de São Sebastião e todo o litoral norte paulista sem a conexão necessária com o planalto para dinamização de sua atividade comercial.

Nos interstícios dos ciclos econômicos exportadores, e após a decadência do café, o que persistiu foi a economia de subsistência da cultura tradicional caiçara e sua agricultura itinerante (LUCIARI, 1992; RAIMUNDO, 2007), com alguns breves períodos em que algumas culturas despontaram sem, no entanto, caracterizar a região e impulsioná-la a uma preeminência econômica estadual, como foi o caso da tentativa da citricultura em Caraguatatuba (CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012), relativa à Fazenda dos Ingleses.

A fazenda era uma área de 4020 alqueires, oficialmente chamada de Fazenda de São Sebastião, ocupada por famílias de ingleses que produziam artigos agropecuários para que fossem exportados para Londres (CARAGUATATUBA, 2017) através do porto de São Sebastião. A produção de banana, laranja e limão, entre outros produtos, foi paulatinamente

decaindo, observando períodos de estancamento da produção relativos à segunda guerra mundial, e que terminou definitivamente após as chuvas e deslizamentos de morros na catástrofe de 1967 que destruiu o município e deixou metade da fazenda embaixo da lama (CARAGUATATUBA, 2017).

Predominava, naquele momento, uma ocupação territorial do LNP descontínua e entrecortada por morros (SILVA, 1975), os quais, em alguns locais, chegavam ao mar e impediam uma ocupação contínua das orlas das praias. A região é caracterizada por inúmeras pequenas faixas de areia e algumas poucas largas faixas e enseadas.

As vilas que se estabeleceram desde a colônia interligavam-se por trilhas e o contato com o planalto era difícil. Mesmo a conexão com os municípios ao sul, em direção a Santos era dificultada pelas condições de transporte disponíveis. Segundo Raimundo (2007), a troca de produtos e pescados das populações do litoral norte com Santos era feita através de embarcações, e não pela terra.

Assim, o litoral norte paulista é um caso específico dentro do estado de São Paulo. Pouco integrado ao resto do território nacional, sem ferrovias, o período entre a decadência da economia cafeeira – que no litoral norte foi precoce datando ainda do século XIX (SILVA, 1975) – e o início da integração nacional através de rodovias vivenciou a agricultura de subsistência e a reprodução das comunidades caiçaras, cujo resultado territorial foi a permanência de pequenas vilas com herança da urbanização do período colonial e imperial, pouco dinâmicas e pouco integradas entre si.

Raimundo (2007), estudando o extremo norte de Ubatuba (o município mais ao norte do LNP, fronteiro ao estado do Rio de Janeiro) explica que antes da chegada das rodovias aos bairros ao norte do município de Ubatuba, a comunicação das comunidades caiçaras e suas trocas eram feitas, preferencialmente, com o município de Parati, no estado vizinho. A interligação de todo o município pela rodovia SP-055 (Trecho Rio-Santos da Rodovia BR-101) voltou o norte do município à sua sede e ao resto do litoral norte (RAIMUNDO, 2007).

No caso de São Sebastião, município que mais nos interessa aqui, a conexão com Caraguatatuba já era bastante relevante em meados do século XX, quando já existia a ligação entre este último município e o planalto através da Rodovia dos Tamoios. Além disso, o porto de São Sebastião já existia, ainda que não como porto organizado, o que foi se concretizar em 1958.

Havia espaços de relativo isolamento também na porção sul do litoral norte, como é o caso do distrito de Maresias, ao sul de São Sebastião, que ainda conservou, por um tempo,

o ritmo e o espaço de vida dos caiçaras (LUCIARI, 1992). É interessante observar que, mesmo ainda pouco relevantes a nível estadual antes do início das operações do TEBAR, em 1969, o porto de São Sebastião e a subida ao planalto pelo município de Caraguatatuba, já se apontavam como a centralidade dessa região, deixando suas porções mais afastadas (o sul de São Sebastião e o Norte de Ubatuba) isoladas até a integração de toda a região pela construção da BR-101.

2.2 Rodoviarismo e estruturação da urbanização turística no LNP: dimensões locais da integração nacional

A BR-101 foi um marco da ocupação do litoral norte paulista na medida em que intensificou a ocupação de seu território por lógicas diferentes da organização social caiçara predominante na primeira metade do século.

Sua implantação, ainda precária nos anos 1950 e 1960, foi de fato concluída e pavimentada apenas na década de 1980 (TEIXEIRA, 2013). No entanto, já na década de 1960 a rodovia participava dos planos de integração nacional do governo federal, principalmente nos governos militares.

Segundo Luchiari (1992), o governo federal criou um programa chamado Projeto TURIS “que pretendia organizar o espaço litorâneo entre Rio-São Paulo nos mesmos moldes do litoral francês Languedoc-Roussillon” (LUCIARI, 1992, p. 48). O projeto previa a divisão do litoral norte de São Paulo e do litoral carioca em três categorias, que compreendiam áreas de turismo “de qualidade” – loteamentos privados de praias – áreas de turismo “médio” – hotéis e casas particulares – e áreas de camping.

Esse projeto, datado de 1973, elegeu zonas prioritárias de turismo, projetou transformações espaciais voltadas à melhoria da infra-estrutura turística e reservou proporções específicas para a ocupação de empreendimentos baseados nas três categorias citadas acima. Criticado e terminado em 1975, o projeto não concretizou a maioria de seus programas e diretrizes, mas abriu espaço para a ocupação espontânea da atividade turística que não respeitou as proporções planejadas inicialmente (LUCIARI, 1992), tornando predominantes as estruturas para o turismo da primeira categoria (FRATUCCI, 2005).

É importante contextualizar as diferentes modalidades de turismo e de urbanização turística, antes de especificarmos o modo como essa atividade determinou o crescimento das cidades do LNP durante o século XX.

A própria concepção de *turismo* é em si própria, uma construção relativamente recente. Ela está associada, segundo Luchiari (2000) à sociedade urbano-industrial e seu

regime de assalariamento que separou o “tempo do trabalho” do “tempo livre” ou “ocioso” – criando, assim, a perspectiva de aproveitamento do tempo ocioso para descanso do trabalho.

Essa concepção está intimamente atrelada ao desenvolvimento das forças produtivas capitalistas e do regime de assalariamento associado ao trabalho urbano e nas indústrias, o que pressupõe, portanto, que o surgimento do turismo no Brasil é diferente do mesmo processo em outras partes do mundo, notadamente na Europa – já que a sociedade urbano-industrial de lá vivenciou outros tempos, espaços e organizações sociais.

Segundo Luchiarri (2000), no velho continente as regiões litorâneas foram identificadas como espaços de restauração da saúde nos séculos XVIII e XIX e a ocupação e valorização das faixas litorâneas para turismo se deu ainda num período em que predominava a ferrovia como modal de transporte majoritário.

Para o Brasil, uma história completa sobre a valorização das paisagens litorâneas ainda está por ser escrita. De qualquer forma, sabemos que um processo semelhante [ao europeu] ocorreu aqui, mais tardiamente, associado ao automóvel e não ao trem e, de modo geral, salvo exceções, às segundas residências e não aos balneários. Enquanto esse processo levou praticamente um século para plenamente se consumir na Europa, aqui, em menos de 50 anos, transformamos lugares selvagens, inabitados, ou com populações tradicionais, em centros do turismo de massa ou em refúgios do turismo de elite (LUCHIARI, 2000, p. 114).

É interessante notar que a ocupação turística das faixas litorâneas brasileiras coincide com a disseminação da produção e do consumo dos automóveis. Parte essencial dos planos de desenvolvimento do país na transformação da sociedade agrária em sociedade urbano-industrial, o rodoviarismo foi o vetor prioritário de ocupação territorial desde o governo de Juscelino Kubitschek, mas, principalmente, durante o governo militar, como mencionado acima. Foi o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974), que definiu o sistema rodoviário federal e suas várias rodovias interligando o país em diversas direções e sentidos (OLIVEIRA et al., 2006) pela incorporação de antigas estradas e construção de novas rodovias.

Segundo Gomes; Reschilian e Uehara (2018), referindo-se a esse momento em artigo sobre o marcos históricos do planejamento territorial do Vale do Paraíba e do litoral norte paulista,

O planejamento estatal para a modernização do país conduz [naquele momento], de fato, à remodelação de novas bases produtivas e novos equipamentos regionais de integração territorial (porto, energia, comunicações), favoráveis à unificação local e ampliada do sistema produtivo e do mercado interno (GOMES; RESCHILIAN; UEHARA, 2018, p. 157).

A urbanização do litoral norte paulista, portanto, a partir da sociedade urbano-industrial nacional e em seus moldes, inicia-se através da conexão rodoviária com o planalto, cujo principal agente foi o Estado brasileiro, e cujo principal objetivo foi ocupar e capitalizar parcelas do território que tinham sua organização social determinada por modos de vida paralelos a essa emergente sociedade, e que viviam os “tempos lentos” (RAIMUNDO, 2007) do espaço caíçara.

Caiado (2004) aponta para o fato de que, nos anos 1970:

[...] o processo de interiorização do desenvolvimento, ao ampliar a produção industrial para o interior, reforçou a articulação da rede urbana e engendrou as atuais estruturas espaciais, com a interiorização de um padrão de urbanização articulado pelo grande capital imobiliário que produziu significativo contingente de excluídos, residentes tanto em pequenas cidades do interior, como nas *metrópoles, nas grandes e médias cidades* (CAIADO, 2004, p. 3).

Assim – é importante lembrar o leitor – o LNP foi incorporado à sociedade brasileira urbano-industrial emergente sem, contudo, apresentar números relevantes relativos, justamente, à produção de bens industriais - com exceção de alguns breves períodos nos quais se instalaram algumas indústrias de nível nacional, como a Companhia Nacional de Frigoríficos S/A (CONFRIO), e, obviamente, com exceção da instalação do TEBAR, o qual, contudo, foi, durante todo o século XX, desde sua inauguração, um entreposto de transporte de petróleo e derivados, e não um *locus* da produção do setor de petróleo e gás natural.

O processo mais determinante para a urbanização do LNP foi o turismo e a ocupação do solo por residências temporárias (LUCHIARI, 1992), que ocorreram num breve e intenso período de poucas décadas. A autora utiliza o termo *urbanização turística* para diferenciar este tipo específico da urbanização das cidades industriais. Segundo Luchiari (2000, p. 124): “na urbanização turística, o consumo tem mais visibilidade que a produção, o que não significa que a produção perca sua importância, mas que o consumo passa a ser mais constitutivo das paisagens das cidades”.

Segundo a autora, é importante ressaltar que o crescimento dessas cidades turísticas é impulsionado pela inserção de força de trabalho imigrante; os fluxos migratórios são intensos nas cidades de urbanização turística. Isso porque, dada à predominância do setor de serviços e do setor da construção civil (por conta do uso do solo para empreendimentos imobiliários e casas particulares com objetivo turístico), os empregos disponíveis nessas cidades costumam ser sazonais e temporários, com contratos e condições de trabalho frequentemente precários (LUCHIARI, 2000):

[...] a atividade turística promove empregos, mas na maioria dos casos, para uma mão-de-obra qualificada vinda de fora, e sazonal, com contratos de trabalho precários. De qualquer modo, entre os indicadores da urbanização turística, a mão-de-obra possui um importante papel - afinal, é ela quem dinamiza o setor e constrói as paisagens “atrativas” ou “repugnantes” dos lugares turísticos (LUCIARI, 2000, p. 125).

O quadro abaixo mostra a importância do setor de serviços para o LNP como um todo.

QUADRO 1 – Participação de setores econômicos no total do valor adicionado, RG de Caraguatatuba e municípios, 2015

	Exportações (%)	Indústria (%)	Serviços (%)	Agropecuária (%)	PIB (R\$)	PIB per capita (R\$)
São Sebastião	2,43	10,1	89,6	0,28	3.691.903	45.657
Caraguatatuba	-	15,84	83,8	0,34	2.720.210	24.956
Ilhabela	3,48	68,36	31,6	0,05	7.164.724	230.852
Ubatuba	-	13,35	85,5	1,16	1.705.877	20.334
RG de Caraguatatuba	5,91	40,44	59,3	1,16	15.282.715	50.142

Fonte: IBGE e Fundação SEADE (2019).

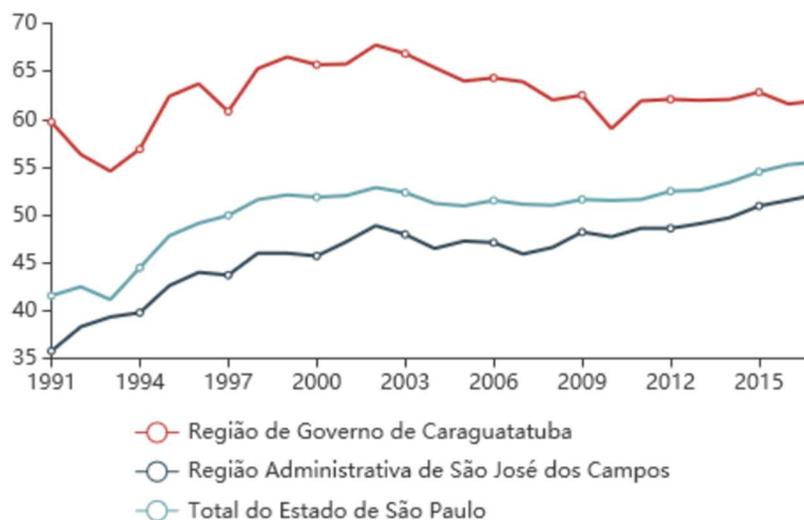
É interessante observar como o município de Ilhabela destoa dos outros e apresenta um percentual altíssimo de participação da indústria no PIB municipal. O município parece ser um indicativo da transformação em curso: o peso da indústria no valor adicionado do município é estritamente ligado às compensações financeiras relativas à exploração de petróleo e gás na Bacia de Santos do pré-sal.

Ubatuba se destaca por possuir os menores valores para o PIB e PIB per capita da região. As desigualdades regionais, que a atual fase de desenvolvimento econômico da região pode causar, certamente irão impactar Ubatuba, já que o município não está incluso nas atividades diretas ou indiretas de exploração de petróleo e gás natural dos campos do pré-sal.

O setor de serviços, citado por Luchiari (2000) como determinante no padrão de urbanização turística, continuou, ao largo da segunda metade do século XX, a predominar no litoral norte paulista. A Figura 2 abaixo contém um gráfico feito pela Fundação SEADE e que utiliza a base de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do hoje extinto Ministério do Trabalho e Emprego para ressaltar a relevância do setor de serviços para a Região de Governo de Caraguatatuba (equivalente, territorialmente, ao LNP). Importante

ressaltar que o setor de serviços é, também, um setor com alto nível de informalidade, dificilmente captável nas bases de dados sobre trabalho e emprego (LUCIARI, 2000).

FIGURA 2 – Participação dos empregos formais no setor de serviços no total de empregos formais (em %) – 1991 a 2017



Fonte: Fundação SEADE (Perfil dos Municípios Paulistas, 2019).

De fato a migração foi determinante no crescimento demográfico do LNP (SILVA, 1975; LUCIARI, 1992; CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012), tendência que continuou nos anos subsequentes ao início do que chamamos aqui de urbanização turística, como apontado na Tabela 4, apresentado no primeiro capítulo.

A análise de Silva (1975) sobre o LNP parece corroborar a importância das migrações para o crescimento da região e a perspectiva apontada por Singer (1973) para as migrações internas naquele momento histórico. Escreve Silva (1975):

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 (SILVA, 1975, p. 98).

As décadas subsequentes corresponderam a migrações de tipo urbano-urbano entre planalto e litoral e entre cidades litorâneas (LUCIARI, 1992). Segundo a autora, entre 1940 e 1950, a população do LNP permaneceu estável e refletiu, inclusive, um processo emigratório. Entre 1950 e 1980, por outro lado, a população da região foi quadruplicada (LUCIARI, 1992), observando taxas de crescimento médio anual muito acima da média

estadual e de cidades próximas do planalto e do próprio litoral paulista, como municípios da região de São José dos Campos e da Baixada Santista.

TABELA 5 – Taxas de crescimento geométrico médio anual – LNP, Baixada Santista e Vale do Paraíba – 1970 a 2010

Território	Período	70-80	80-91	91-00	00-10
Litoral Norte paulista		6,22%	4,85%	4,77%	2,29%
RM Vale do Paraíba (exceto LN)		3,71%	2,60%	1,81%	1,16%
Baixada Santista		3,93%	2,19%	2,14%	1,20%

Fonte: IBGE (Censos Demográficos 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

O crescimento e intensificação do processo de urbanização nas cidades do LNP, tendo como base a ideia de que foi, de fato, urbanizadas e agregadas à rede urbana paulista a partir da urbanização turística acima mencionada, foram bastante diferentes do processo de urbanização das cidades da Baixada Santista, ainda que estas também tenham passado por um período importante de transformação do seu espaço urbano relativo ao turismo.

A urbanização na Baixada Santista é composta por camadas de processos históricos mais antigos e profundos que o LNP. Seja pela instalação do polo petroquímico em Cubatão, pela presença histórica e integrada à capital do estado do porto de Santos, ou pelo turismo de verão, o fato é que a Baixada Santista como um todo apresentou, durante sua história um processo de urbanização precoce, se comparada ao restante do estado de São Paulo (JAKOB, 2003) – e ainda mais precoce, se comparada ao LNP.

A especulação imobiliária relativa, especificamente, ao turismo iniciou-se nessa região em um período anterior ao LNP, em torno da década de 1950, ainda que já fosse um processo iniciado no início do século XX por outras razões. Na década de 1960, especialmente na cidade de Santos, o adensamento populacional e a população flutuante dos períodos de temporada aumentaram a ocupação do solo por segundas residências cada vez mais verticalizadas. Segundo Jakob (2003), a cidade recebia uma população flutuante que representava mais da metade da população municipal, à época.

Mesmo dentro da própria Baixada Santista o turismo não engendrou uma única forma de ocupação territorial. Se Cubatão foi e é um polo petroquímico, e Santos abriga as atividades do maior porto do país, Guarujá, por outro lado, foi ocupado desde o princípio por segundas residências de alto padrão para atender o turismo de veraneio - o que, no entanto, foi também transformado com o passar das décadas.

De qualquer forma, o início da exploração turística do litoral norte paulista relaciona-se, em larga medida, ao esgotamento e declínio da atividade turística na Baixada Santista, na década de 1970 (JAKOB, 2003). O LNP, até então relativamente isolado se comparado a região de Santos, pareceu ao turismo elitizado uma fronteira ainda inexplorada. De fato, enquanto se consolidava o turismo de massas na Baixada Santista, o LNP ainda vivenciava os “tempos lentos” caiçaras, com suas práticas socioeconômicas específicas e desenvolvimento urbano incipiente. Segundo Raimundo (2007):

Em toda a Baixada Santista a febre de loteamentos a partir de 1950 desencadeou uma expansão acelerada das segundas residências entre Santos e Itanhaém. Tal fato, já na década de 1960, apresentava sinais de saturação na cidade de Santos. Demandava-se, assim, a procura por novos espaços desprovidos de áreas urbanizadas e o processo de ocupação com segundas residências em outros municípios vizinhos a Santos consolidava-se (RAIMUNDO, 2007, p. 117).

A chegada do capital especulativo imobiliário, engendrado pela construção da BR-101 e, também, pela saturação da atividade turística na Baixada Santista, possibilitou o que Raimundo (2007) chamou de “tendência de concentração de objetos”, em oposição à lógica das formas “dispersas e descontínuas na paisagem, resultantes das roças itinerantes caiçaras” (RAIMUNDO, 2007, p. 138). Essa concentração se deu, segundo o autor, ao longo da rodovia e da orla das praias, determinando a forma espacial de ocupação urbana do LNP. Esse processo histórico em muito se assemelha ao conceito analítico proposto por Brandão (2004) de homogeneização do espaço, comentado no primeiro capítulo.

Outro ponto interessante da espacialidade do LNP na década de 1970 foi à criação do Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), em 1977, cujo início da implementação só foi de fato, iniciada em 1981 (RAIMUNDO, 2007). Novos agentes sociais, ligados à causa ambiental e atentos à ocupação territorial feita pelo setor imobiliário e pela atividade turística, realizaram estudos e pressões políticas para a implantação de ações de tombamento da Serra do Mar e de demarcação e criação do parque estadual (RAIMUNDO, 2007).

Dessa forma, naquele momento de intensa urbanização e ocupação do solo por segundas residências, infraestrutura turística e desenvolvimento rodoviário, o litoral norte paulista agregou a conservação ambiental como parte de sua espacialidade. Raimundo (2007, p. 150) fala sobre novas territorialidades criadas a partir do embate entre esses agentes e o capital imobiliário.

De fato essa nova “vocação” para a preserva o ambiental integra as proje es dos municípios do litoral norte paulista para organiza o das cidades da região, explícito

através dos Planos Diretores mais recentes de cada município, nos quais a preservação do ambiente tem destaque, apesar da continuidade de problemas de uso e ocupação do solo que são herança da urbanização turística iniciada no período acima descrito, a segunda metade do século XX – seus efeitos são o aumento das vulnerabilidades socioambientais, principalmente relativas à ocupação de encostas de morros (MARANDOLA JR., 2013).

Um dos problemas surgidos a partir da urbanização turística, sentido também pela Baixada Santista já nos anos 1950 (JAKOB, 2003), são os efeitos negativos da população flutuante relativa ao turismo sobre a infraestrutura dos municípios litorâneos, o que compromete a preservação ambiental e os índices de qualidade de vida dos moradores fixos. Luchiari (1992) aponta, no início dos anos 1990, que São Sebastião chegou a receber, durante o verão, meio milhão de turistas (LUCHIARI, 1992, p. 60).

O Relatório de Situação dos Recursos Hídricos do Litoral Norte, realizado pelo Comitê de Bacias Hidrográficas do Litoral Norte (CBH-LN), usando projeções da Sabesp para população flutuante e da Fundação SEADE para população residente, estimou que, em 2017, a população ocasional de pico, em todo o litoral norte, chegaria a pouco mais de um milhão de pessoas. O número é três vezes maior que a população residente na região (CBH-LN, 2017). Além disso, a preservação ambiental choca-se com outra estrutura definidora da espacialidade do LNP: o porto de São Sebastião e o TEBAR. Isso será analisado no capítulo seguinte.

A ocupação sazonal pelo turismo de massas e por habitantes ocasionais relativos às segundas residências é um efeito ainda muito sentido pelo LNP e que, na Baixada Santista, apesar de também muito relevante, observou períodos de arrefecimento no passado, como na década de 1970 (JAKOB, 2003), além de ter dividido espaço com a industrialização do polo de Cubatão e com a pujança do porto de Santos na determinação da urbanização dos municípios da região.

A diferença entre as duas regiões litorâneas do estado de São Paulo está, portanto, no momento histórico de desenvolvimento da urbanização turística e do tipo e importância relativa que esta teve no ordenamento do território e na criação da espacialidade que caracterizou as funções de cada uma das regiões na rede urbana em que se inserem. As taxas de crescimento médio anual exposto na Tabela W acima evidenciam esse descompasso entre o crescimento das duas porções do litoral paulista, apesar de ambas apresentarem a urbanização turística como processo essencial de sua urbanização.

2.3 Consolidação da urbanização turística e crescimento recente: diferenciações internas e outras lógicas

As diferentes porções do próprio litoral norte paulista desenvolveram-se de maneiras diversas a partir da homogeneização (no sentido proposto por BRANDÃO, 2004) proporcionada pela então nova lógica do turismo e da transformação espacial do território regional pela urbanização turística.

Aqui é importante retomar a Tabela 2, exposta no primeiro capítulo, que contém as taxas de crescimento médio anuais dos municípios do LNP e seu agregado, entre 1970 e 2010, para entendermos a forma como se desenvolveu e se diferenciou internamente a região, de modo que se possa compreender melhor o papel específico de São Sebastião na rede urbana paulista e dentro do próprio LNP.

O agregado para a região indica que entre 1970 e 1980 o litoral norte paulista vivenciou um crescimento demográfico de 6,2%, que diminuiu para 4,8% entre 1980 e 2000 (demonstrando estabilidade numa taxa elevada de crescimento médio anual num longo período de 20 anos), e que, por fim, até os últimos dados disponíveis pelo IBGE, chegou a 2,3% - patamar ainda elevado se comparado com a maioria das outras regiões de governo do estado de São Paulo. Segundo projeções da Fundação SEADE para o período entre 2010 e 2019, o LNP é a microrregião com maior taxa de crescimento médio anual do estado de São Paulo, chegando a 1,49%.

Que processos estiveram envolvidos na diferenciação interna das taxas de crescimento dos municípios do litoral norte paulista?

Internamente, os ritmos foram diferentes, como apontado no primeiro capítulo. O enorme crescimento de Caraguatatuba (8,4% a.a) entre 1970 e 1980 provavelmente se relaciona à posição central da cidade na conexão do litoral norte com o planalto numa primeira década de início da urbanização turística mais profunda da região, período no qual os extremos – os bairros ao sul de São Sebastião (LUCHIARI, 1992) e ao norte de Ubatuba (RAIMUNDO, 2007) – ainda viviam esse processo de forma incipiente se comparado às praias dos centros dos municípios em questão. Ubatuba também apresentou um crescimento intenso de 6,0% a.a., neste que foi o período de “descoberta” da região como destino para o turismo de massas.

Essa interpretação faz mais sentido se olharmos adiante e vemos que o período seguinte foi de diminuição do ritmo de crescimento para ambos os municípios, com queda maior para Caraguatatuba, que observou sua taxa de crescimento médio anual cair pela metade (4,2% a.a.) entre 1980 e 1991, enquanto Ubatuba teve leve queda (de 6,0% a 5,2%

a.a.). Nesse período, por outro lado, São Sebastião foi a uma taxa de 5,4% a.a. (em comparação a 4,7% no período anterior), dando ao município o maior crescimento médio anual do litoral norte paulista. Ilhabela, com população em torno de dez mil habitantes, viu sua taxa crescer de 3,2% a.a. entre 1970 e 1980 para 5,1% a.a no período seguinte.

A série temporal de taxas de crescimento mostra que, no período seguinte, entre 1991 e 2000, apenas Ubatuba demonstrou queda em sua taxa de crescimento médio anual.

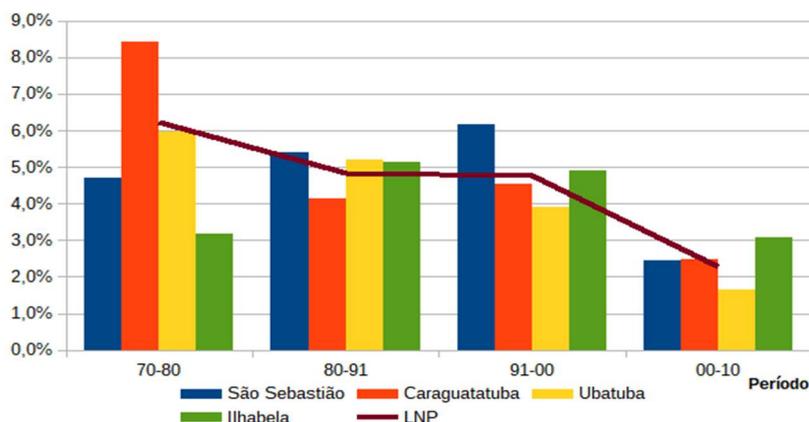
Isso contribuiu para que o crescimento agregado do LNP se mantivesse alto e estável entre 1980 e 2000: a população de toda a região ficou 2,5 vezes maior. Foi o período em que os quatro municípios da região já atingiam um grau de urbanização de mais de 90% (Gráfico 1).

Podemos, também, observar as estruturas etárias dos municípios ao longo desse período (Anexo I).

Todos os municípios seguiram a tendência geral paulista e brasileira de aumento da participação de faixas etárias mais velhas no total da população, resultado da queda sustentada da fecundidade desde a década de 1970 e 1980, mas que, no LNP, parece que observou sua maior queda entre 1980 e 1991 (Anexo I). É possível supor que o enorme crescimento da população nos municípios do LNP deu-se num momento histórico de conjunção de um processo migratório intenso associado a taxas de natalidade ainda relativamente altas, se comparadas a outras regiões do estado de São Paulo.

Nesse período, de 1980 a 2000, o peso da migração nos municípios de São Sebastião e Ilhabela cresceu e correspondeu a quase 60% do crescimento dessas cidades. Caraguatatuba observou pequena queda, mas 50% de seu crescimento deveram-se ainda à migração (Tabela 4). Mesmo Ubatuba, que observou um decréscimo em todos os indicadores percentuais de migração, registrou saldo migratório positivo e crescente nesse período (Tabela 3).

GRÁFICO 2 – Taxas de crescimento geométrico médio anual, municípios do litoral norte paulista – 1970 a 2010



Fonte: IBGE (Censo Demográfico 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

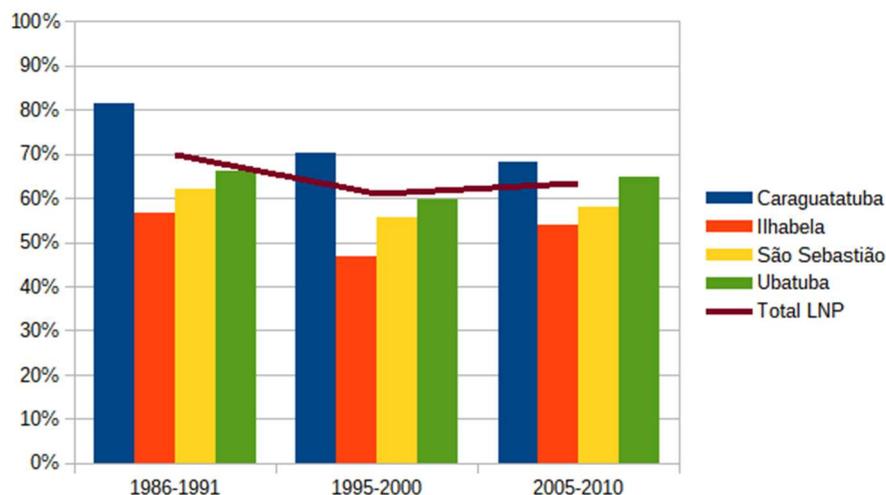
Luchiari (1992) e Raimundo (2007) observam que, durante este período, a consolidação da ocupação territorial a partir da atividade turística já era evidente no uso e ocupação do solo mesmo nas porções mais afastadas e mais tardiamente ocupadas do litoral norte. Luchiari (1992) ressalta que as migrações de tipo urbano-urbano predominam nesse período e Raimundo (2007) observa que na década de 1990, já existiam linhas intermunicipais entre o litoral norte e cidades do nordeste do país e do norte do estado de Minas Gerais.

Podemos observar a dinâmica interestadual e dentro do estado de São Paulo no número de imigrantes de data-fixa⁴, por Unidade Federativa (UF), entre 1986 e 2010.

Salta aos olhos, primeiramente, como as migrações intraestaduais têm peso maior no total de imigrantes no LNP que os fluxos migratórios interestaduais, se olharmos para o percentual de imigrantes em cada gráfico. Também chama atenção à linha que representa o total para o LNP, e como essa linha é inversa entre os imigrantes intra e interestaduais, ao longo do tempo.

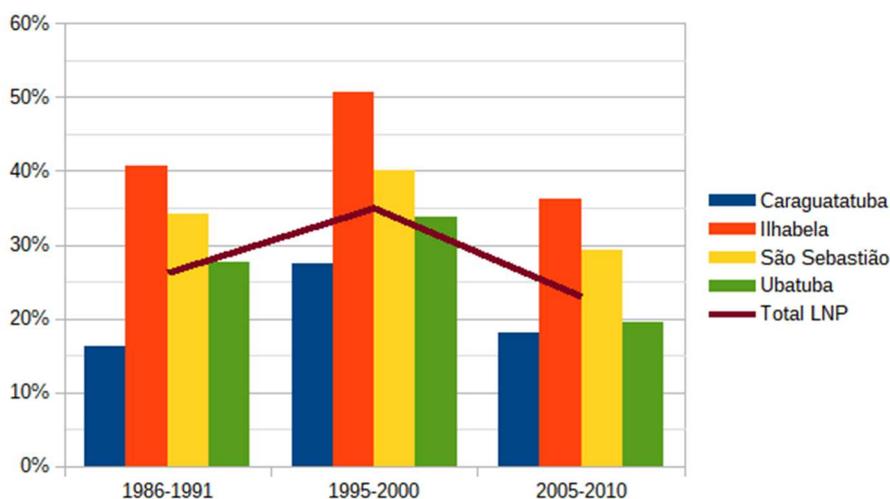
⁴ O Censo Demográfico pergunta em que Unidade Federativa o indivíduo recenseado morava, há cinco anos, no mesmo dia e mês da data de referência do Censo. É uma informação que possibilita se utilizada em conjunção com os Censos subsequentes, séries temporais do estoque de imigrantes (de data-fixa) em determinados recortes territoriais e sua origem. O Censo de 1991 e de 2010 perguntou, também, a UF de última residência (independente de tempo) e o município de última residência. Este último quesito ficou de fora do Censo de 2000, comprometendo a análise, ao longo do tempo, por exemplo, de fluxos intraestaduais.

GRÁFICO 3 – Imigrantes do estado de São Paulo no total de imigrantes em cada município do LNP, 1986 – 2010 (Em %)



Fonte: IBGE (Censo Demográfico 1991; 2000; 2010).

GRÁFICO 4 – Imigrantes interestaduais (exceto SP) no total de imigrantes nos municípios do LNP, 1986 – 2010 (Em %)



Fonte: IBGE (Censo Demográfico 1991; 2000; 2010).

Os Gráficos 3 e 4, no que se refere às tendências do processo migratório no LNP e sua conexão com o mesmo processo em escala nacional, podem ser interpretados em concordância com o que Baeninger (2015) afirma sobre as migrações internas no Brasil no século XXI:

[...] o cenário migratório do século XXI apresenta dois grandes vetores redistributivos nacionais. [...] O segundo vetor se verifica no âmbito intra-estadual que também sai das metrópoles, com a conformação de importantes fluxos migratórios metrópole-interior. Indica, portanto, a “interiorização migratória”, onde trajetórias migratórias de mais curtas distâncias envolvem aglomerações urbanas e espaços não-metropolitanos, expressos na maior retenção de população migrante nos estados e nas regiões demográficas (BAENINGER, 2015, p. 14).

As curtas distâncias das trajetórias migratórias nos levam a outro dado interessante sobre a mobilidade no século XXI, a mobilidade pendular. Apesar da dificuldade de caracterizar o termo e nomear o conceito⁵, entendemos que a mobilidade pendular é o movimento de ida e vinda diário entre o local de trabalho ou estudo e o domicílio. Nesse sentido, a partir de dados do Censo Demográfico de 2000 e 2010, podemos observar que a mobilidade pendular dentro do LNP aumentou neste período.

QUADRO 2 – Matriz de mobilidade pendular – municípios do LNP, 2000

		Município em que vive em 2000				Total em cada município
		Caraguatatuba	Ilhabela	São Sebastião	Ubatuba	
Município em que trabalha ou estuda	Caraguatatuba	0	32	706	335	1073
	Ilhabela	114	0	250	0	364
	São Sebastião	1978	203	0	18	2199
	Ubatuba	159	0	11	0	170
Total de indivíduos que realiza movimento pendular						3806

Fonte: IBGE (Censo Demográfico 2000).

QUADRO 3 – Matriz de mobilidade pendular – municípios do LNP, 2010

		Município em que vive em 2010				Total em cada município
		Caraguatatuba	Ilhabela	São Sebastião	Ubatuba	
Município em que trabalha ou estuda	Caraguatatuba	0	70	1330	586	1986
	Ilhabela	202	0	367	33	602
	São Sebastião	2305	304	0	22	2631
	Ubatuba	87	0	21	0	108
Total de indivíduos que realiza movimento pendular						5327

Fonte: IBGE (Censo Demográfico 2000; 2010).

Os dois quadros acima mostram os números da mobilidade pendular dentro do próprio LNP. As principais trocas são entre Caraguatatuba e São Sebastião. Este é o município que mais recebe trabalhadores ou estudantes, principalmente de Caraguatatuba, município que agrega a maioria das origens dos deslocamentos diários. Os números são

⁵ Nas pesquisas Origem-Destino costuma-se usar o termo “viagem pendular”, enquanto o Censo Demográfico utiliza “deslocamento pendular”. Alguns estudos utilizam “movimento pendular” (PEREIRA, 2008). Como o fenômeno apenas tange este trabalho, não entrará no debate sobre seu conceito e utilização.

baixos se comparados a outras regiões próximas como o Vale do Paraíba (SILVA, 2014), mas seu aumento pode indicar uma dinâmica mais intensa entre os municípios da região estudada.

Outra medida interessante que ajuda a caracterizar a dinâmica migratória dos municípios da região é o Índice de Eficácia Migratória (IEM)⁶. Partindo da mesma classificação utilizada por Baeninger (1999) para o estado de São Paulo, os parâmetros para análise do IEM são os seguintes:

- IEM > 0,3: área de forte absorção migratória
- 0,3 > IEM > 0,2: área de média absorção migratória
- 0,19 > IEM > 0,1: área de baixa absorção migratória
- IEM < 0,1: área de rotatividade migratória

Vemos pela Tabela Y abaixo, que, até os anos 2000, todos os municípios do LNP apresentaram um IEM acima de 0,3, o que caracteriza toda a região como uma área de forte absorção migratória. O panorama muda no século XXI, quando apenas Caraguatatuba permanece com um IEM representativo de uma área de forte absorção migratória. O município é a sede administrativa da região e continua recebendo população, inclusive, dos outros municípios do LNP. Ressalte-se que a região prossegue, ao menos em relação aos dados do último Censo Demográfico, com o IEM positivo.

TABELA 6 – Índice de eficácia migratória total, municípios do litoral norte paulista, 1986 – 2010

	1986-1991	1995-2000	2005-2010
Caraguatatuba	0,55	0,40	0,39
Ilhabela	0,56	0,63	0,23
São Sebastião	0,54	0,54	0,16
Ubatuba	0,43	0,36	0,08

Fonte: IBGE (Censo Demográfico 1980; 1991; 2000; 2010) e Silva (2014).

⁶ O IEM é uma razão entre o saldo migratório (imigrantes – emigrantes) e a migração bruta (imigrantes + emigrantes) e é uma medida capaz de dar pistas sobre o potencial migratório do local (BAENINGER, 1999).

A trajetória de queda do IEM relaciona-se às tendências das migrações internas para o século XXI, no qual a dinâmica econômica local é atravessada pela lógica global do capital transnacional. Segundo BAENINGER (2015),

Nas migrações internas, no século XXI, emergem indícios de formas sociais globais nos processos migratórios, onde a tendência à rotatividade migratória permite captar a fluidez da força de trabalho na divisão social e espacial do trabalho nas distintas localidades nacionais (BAENINGER, 2015:10)

No caso específico do LNP, a divisão social e espacial do trabalho no LNP refletiu, durante a segunda metade do século XX, as novas determinações espaciais relativas à urbanização turística em âmbito local, processo que transformou a região e foi a responsável pela urbanização, nos moldes que conhecemos hoje, de um território marcadamente rural que se reproduzia simultâneo à formação das cidades industriais do Vale do Paraíba, da Baixada Santista e da capital do estado. Inicialmente mais intenso nos centros dos municípios mais próximos da conexão com o planalto, a forma específica da urbanização turística chegou aos extremos do litoral norte. Este foi o momento de maior crescimento da região.

A presença do porto e da Petrobras em São Sebastião é apontado pela literatura sobre o LNP como um processo paralelo ao turismo na determinação do crescimento e da urbanização da região. No entanto, os efeitos do porto e da indústria petrolífera na determinação da ocupação do solo parece ter ocorrido de forma indireta e, pouco relacionada ao grande crescimento observado pelo município e pela região até os anos 1990, porque essas atividades econômicas, cada qual a sua maneira, não se transformaram muito espacialmente (isto é, com novas estruturas, expansões), desde sua criação justamente no momento em que se urbanizava o município de São Sebastião e o LNP.

Hoje, apesar de o turismo prosseguir como atividade econômica predominante no LNP, mobilizando os municípios da região sazonalmente, como indicado no relatório da CBH-LN, novas determinações espaciais transformam a região.

Isso porque a região passa por um novo processo de divisão territorial social do trabalho, pautada por novos processos espaciais de integração – agora como região portuária importante para os desenvolvimentos da bacia de Santos do pré-sal – e de polarização – que coloca o LNP como parte importante da logística do capital nacional e transnacional na dinamização de mercadorias e do capital relativos à RMVPLN e à macrometrópole como um todo – que refuncionalizam os municípios da região de acordo com suas potencialidades em relação a esses processos.

Essa nova divisão territorial social do trabalho não ocorre a despeito da urbanização turística, mas é parte do processo histórico atual que é produto das interconexões dessa forma específica de urbanização e do desenvolvimento urbano contemporâneo. Luchiari (2000), ao falar sobre o fenômeno contemporâneo do turismo como um “vetor de transformação contraditório e emblemático” (LUCHIARI, 2000, p. 121), explica o resultado desse movimento relativo ao turismo e sua resultante territorial urbana:

Esse movimento, ao invés de contrapor o tradicional ao moderno, o lugar ao mundo, o natural ao artificial, impulsiona a reestruturação das relações do lugar com o mundo e a formação de organizações socioespaciais cada vez mais híbridas, cujas formas e lógicas antigas associadas às novas originam uma outra composição (LUCHIARI, 2000, p. 121).

O turismo em sua forma contemporânea, vivenciada no litoral norte, criou o “nexo entre o lugar e o mundo”, usando as palavras da autora. Nos termos das determinações espaciais do desenvolvimento capitalista de Brandão (2004; 2012), foi o turismo o principal responsável pela homogeneização e integração dessa região às escalas espaciais intermediárias (regional, metropolitana, estadual e nacional) entre o local e o global, polarizada pelo planalto e transformada sob a batuta do capital imobiliário.

Não faltam espaços a serem incorporados a essa lógica. Pode-se imaginar que a região experimentaria em breve o mesmo processo de declínio do turismo que a Baixada Santista vivenciou nos anos 1970. No entanto, as transformações recentes no LNP, que serão melhor discutidas no capítulo seguinte, parecem não confirmar essa suposição.

Novamente segundo Luchiari (2000):

O que é analisado como declínio dos lugares turísticos pelo adensamento das residências, das infra-estruturas, pela concentração de pessoas e pelo apinhamento das paisagens pode ser sinal de uma transformação histórica dos lugares, os quais deixam para trás a determinação turística para produzir um novo lugar, em conexão sistêmica com o mundo (LUCHIARI, 2000, p. 122).

São Sebastião e sua forma específica no litoral norte, determinada pela urbanização turística, mas com estruturas relativas às atividades portuárias que impactam em sua territorialidade, no século XXI, passa por um processo de transformação relativa à refuncionalização da cidade. Corrêa (2006) apresenta essa característica como parte essencial das formações espaciais capitalistas, de modo que essa refuncionalização, que o autor também chama de reatualização, possibilita “a coexistência de formas e funções novas e velhas” (CORRÊA, 2006, p. 280).

Nesse sentido, o capítulo seguinte irá apresentar a forma como a cidade de São Sebastião e uma parte do LNP estão se refuncionalizando para a atualização de suas funções logística e portuária no século XXI, num contexto em que a região passa de lugar de passagem da produção de petróleo e gás de outros territórios para lugar de importância na extração e produção de petróleo e gás natural após a descoberta do Pré-sal.

CAPÍTULO 3 – A NOVA CIDADE PORTUÁRIA: REFUNCIONALIZAÇÃO DE ESTRUTURAS ANTIGAS E TRANSFORMAÇÃO ESPACIAL

O objetivo do capítulo três é tratar empiricamente do que chamamos de “nova cidade portuária”. Essa conceituação pretende compreender as dinâmicas próprias das atividades conectadas ao Porto de São Sebastião, com o intuito de posicioná-las no momento histórico pelo qual passa a cidade de São Sebastião e o litoral norte paulista, atualmente, como um todo. Assim, verificaremos em que medida nossa hipótese inicial pode ser observada a partir de uma análise empírica relativa às atividades acima mencionadas - que serão apresentadas e explicadas mais à frente.

Retomemos a hipótese: o momento atual de desenvolvimento urbano e distribuição da população regional (isto é, do LNP) é condicionado pelas novas atividades logístico-portuárias que fazem parte, mas não só, das atividades relativas à indústria extrativa de petróleo e gás *offshore*, ou seja, em território marítimo. Essa articulação entre uma atividade econômica diferente do que antes existia na região – apesar da presença anterior da Petrobras – e o processo urbano local expressam a dimensão espacial do desenvolvimento capitalista em âmbito local (BRANDÃO, 2004; 2012), refletido nos movimentos migratórios locais/regionais – articulação esta que fortalece um caráter espacial híbrido do LNP e de sua inserção nas outras escalas espaciais que o circunscrevem.

O Porto de São Sebastião não é, em si, uma novidade para a região. Como apresentado ao longo do segundo capítulo, o porto foi oficialmente inaugurado em 1955 (TEIXEIRA, 2013; COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, 2017-2018) como porto comercial organizado, e, desde o século XVII, funciona como ancoradouro natural para embarcações que realizam o comércio entre colônia e metrópole, ou entre vilas da colônia (SILVA, 1975; CARMO; MARQUES; MIRANDA, 2012).

Mesmo o TEBAR, terminal de uso privativo da Petrobras e operado pela Transpetro, em área próxima ao porto, realizou sua primeira operação em 1968 na esteira dos desenvolvimentos iniciais da estatal do petróleo no estado de São Paulo, como a construção da Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, na baixada santista – distante apenas 150 quilômetros do TEBAR.

O que há, portanto, de novidade, na virada do milênio? Em 2006, a descoberta de campos de petróleo e gás natural abaixo da camada de sal, na plataforma continental brasileira, área que ficou conhecida como “Pré-sal”. Dez anos depois, em 2016, o campo de Lula, na área do Pré-sal, é o campo de maior produção de petróleo e gás natural do país

(PETROBRAS, 2019). Antes disso, a região fazia parte das atividades de transporte e armazenagem de petróleo e derivados, mas não dos processos de exploração das matérias-primas. Ademais, como já exposto, em 2012 o LNP passou a integrar a RMVPLN.

3.1 A atividade portuária no estado de São Paulo e em São Sebastião

O município de Santos, no estado de São Paulo, reina soberano como maior movimentador de cargas oriundas da capital e do interior do estado, do centro-oeste, outros estados do sudeste e até mesmo de outros países, como Bolívia e Paraguai (FELIPE JR., 2012). O Porto de Santos, administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), movimentou em 2017, 129,9 milhões de toneladas, entre importações e exportações das movimentações de longo curso (entre países) e cabotagem (entre portos brasileiros) (CODESP, 2017). É o maior complexo portuário da América Latina e é responsável por quase um terço das trocas comerciais brasileiras (CODESP, 2017).

Estreitamente vinculado ao escoamento da produção de café, em franca relação com a capital paulista e seu interior (GONÇALVES, 1998) até o período entre guerras (JAKOB, 2003), o Porto de Santos diversificou e ampliou sua capacidade de movimentação ao longo do século XX e, hoje, movimenta contêineres, granéis sólidos e líquidos. Destaca-se como importante ponto de entrada e saída de bens industriais provenientes, principalmente, da macrometrópole paulista (FELIPE JR., 2012). Em 2012, o Porto de Santos participou com 38,6% de toda movimentação de contêineres no país (FELIPE JR., 2012; ANTAQ, 2018).

Enquanto a hinterlândia – a área de influência terrestre – do Porto de Santos alcança 17 estados brasileiros, em todas as regiões do país, e outros países da América do Sul (FELIPE JR., 2012; CODESP, 2017), movimentando uma gama variada de produtos de diferentes valores agregados - apesar do predomínio de exportações de baixo valor agregado – e origens, o Porto de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) apresenta uma hinterlândia mais modesta.

Sua área de influência abrange o eixo principal do Vale do Paraíba (municípios de São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá e Cruzeiro), Região Metropolitana de São Paulo, Região Metropolitana de Campinas, Sorocaba e Piracicaba. Apenas o estado de Goiás e algumas cidades de Minas Gerais (como o triângulo mineiro), fora do estado de São Paulo, encontram-se dentro da área de influência do Porto de São Sebastião (COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, 2017-2018).

As tubulações utilizadas nas dutovias que interligam as bacias de gás natural da bacia de Campos foram transportadas a partir do Porto de São Sebastião, como consta, por exemplo, no relatório administrativo da CDSS de 2012, no qual se registram, somente durante aquele ano, 62 mil toneladas de tubulações especificamente para o projeto Sapinhoá (COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, 2017-2018). Este é o nome de uma das maiores bacias do campo de Santos, e 2012 também é o ano em que foi adquirida a FPSO (sigla em inglês para *Floating Production Storage and Offloading*) (PETROBRAS, 2017) Cidade de Ilhabela, que funciona na extração e produção de petróleo e gás natural no campo de Sapinhoá (PETROBRAS, 2014)⁷.

A produção é escoada por dutos e por navios-tanque até os terminais localizados na costa. Dali, o gás natural segue para a Estação de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA) em Caraguatatuba, e então, segue, também, por meio do gasoduto Caraguatatuba-Taubaté, ao Vale do Paraíba onde se integra à malha de dutos do sudeste. No caso do petróleo, a transformação física do espaço urbano é mais evidente. Os tanques de armazenamento de óleo da Petrobras residem em meio aos instrumentos urbanos no centro de São Sebastião, como mostra a Figura 4.

⁷ A capacidade produtiva de uma FPSO pode chegar a 6 milhões de m³ de gás natural e 180 mil barris de petróleo por dia. A produção média da Petrobrás atingiu 1,5 milhão de barris de petróleo por dia em 2018 (PETROBRAS, 2019).

FIGURA 4 – Tanques da Petrobrás, TEBAR e Porto Público, bairros centrais de São Sebastião, 2018

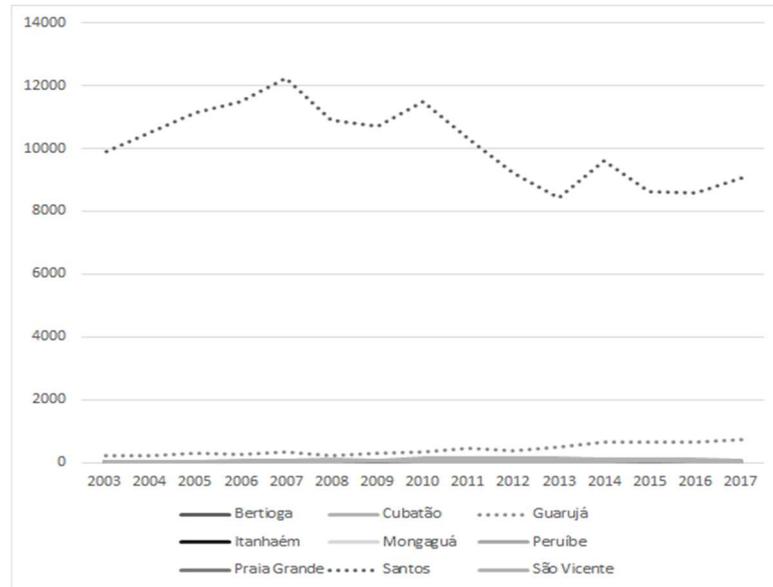
Fonte: Google Maps. Último acesso em: 19 fev. 2019.

Em outra base possível de comparação da relevância das atividades portuárias e petrolíferas entre São Sebastião e Santos, selecionamos, através da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), o número de vínculos ativos de trabalho (31 de dezembro é a data de referência) relativos a ocupações no setor portuário⁸, nos municípios do LNP e da Região Metropolitana da Baixada Santista - admitindo-se a possibilidade de que alguns empreendimentos não estejam exatamente no município de localização dos portos em cada região. Vale ressaltar que a escolha do período analisado deve-se ao escopo deste trabalho e, também, pois a CBO (Classificação Brasileira de Ocupações) passou por reforma de sua estrutura em 2002. Para efeito de comparação com períodos anteriores, seria necessário realizar uma compatibilização das ocupações - algo que fugiria da totalidade deste trabalho e poderia incorrer em erros metodológicos importantes, uma vez que seria imprudente afirmar que as ocupações analisadas fossem, de fato, “harmonizáveis”.

Apesar de algumas mudanças recentes, a diferença entre as duas regiões no que tange a quantidade de vínculos ativos em cada um dos setores é bastante significativa.

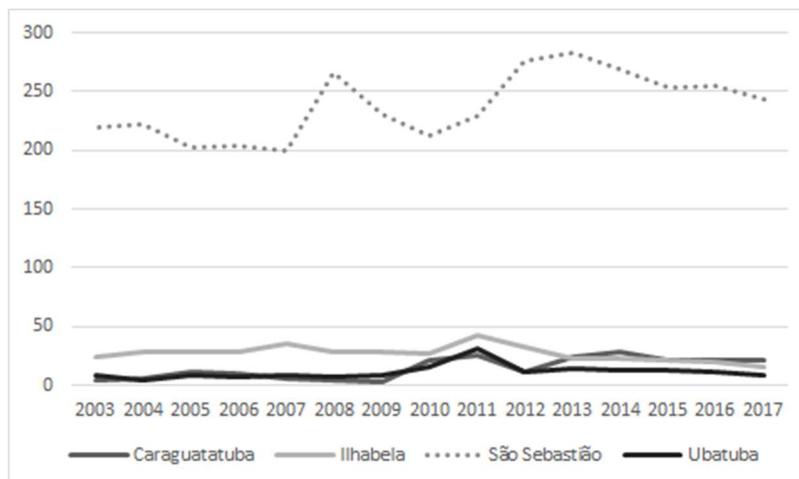
⁸ Foram selecionadas ocupações de acordo com sua descrição e participação em atividades diretamente relativas ao setor de extração de petróleo e gás natural e ao setor de transportes marítimos. A lista com todas as ocupações, por demais extensas, está no Anexo II.

GRÁFICO 5 – Número absoluto de vínculos ativos em ocupações no setor portuário, segundo a CBO
– RMBS, 2002 a 2017



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)

GRÁFICO 6 – Número absoluto de vínculos ativos em ocupações no setor portuário, segundo a CBO
– Litoral norte paulista, 2002 a 2017



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)

No período analisado, como era de se esperar, a grande maioria dos vínculos relativos ao setor estão nas cidades onde se localizam os portos. O volume de vínculos é muito maior em Santos que em São Sebastião, dada à predominância histórica do porto santista na movimentação de cargas. É interessante, no entanto, observar que a cidade de Santos registrou uma diminuição de 8,4% nos vínculos de emprego formal no setor portuário entre o início e o fim do período analisado. Para São Sebastião, foi registrado 11,4%, mas de aumento dos vínculos registrados.

QUADRO 5 – Vínculos ativos de ocupações no setor portuário, segundo a CBO – Santos e São Sebastião, 2003 a 2017

	Número absoluto		Varição proporcional
	2003	2017	2003 a 2017
Santos	9901	9069	-8,4%
São Sebastião	219	244	11,4%

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Elaboração própria.

Apesar de representar pouco em termos absolutos, o sentido inverso do crescimento de vínculos empregatícios formais no setor portuário entre os municípios de Santos e São Sebastião pode indicar que o segundo está ganhando maior relevância no cenário portuário paulista. O nível local, outra base pode corroborar o aumento da atividade portuária a partir da observação dos trabalhadores relativos ao setor - neste caso, os estrangeiros. O item seguinte tratará disso.

3.2 Trabalhadores marítimos estrangeiros registrados em São Sebastião

O início do século XXI, de acordo com Sassen (1998), amplia o cenário da globalização para distintas localidades do mundo, expressando a expansão de uma economia que busca acrescentar, cada vez mais, novos espaços à dinâmica do capital transnacional. Baeninger (2012, p. 15) analisa que:

À medida que as localidades se inserem na lógica global, as migrações internas tenderão a ser mais “fluidas”, correspondendo à mesma velocidade da mobilidade do capital na contemporaneidade, com a consequente redefinição no papel da migração no desenvolvimento e constituição do mercado de trabalho no país (BAENINGER, 2012a).

As migrações internacionais entram nesse processo de redefinição do papel da migração à medida que estrangeiros são mobilizados pelo capital transnacional para trabalho onde quer que esse capital necessite. Esse parece ser o caso da indústria de petróleo e gás natural.

A indústria do petróleo e gás natural é altamente especializada e tecnológica (PIQUET; HASENCLEVER; SHIMODA, 2016) e, justamente por ser encabeçada por poucos *players* globais, move-se pelo mundo conforme as descobertas de novas fronteiras

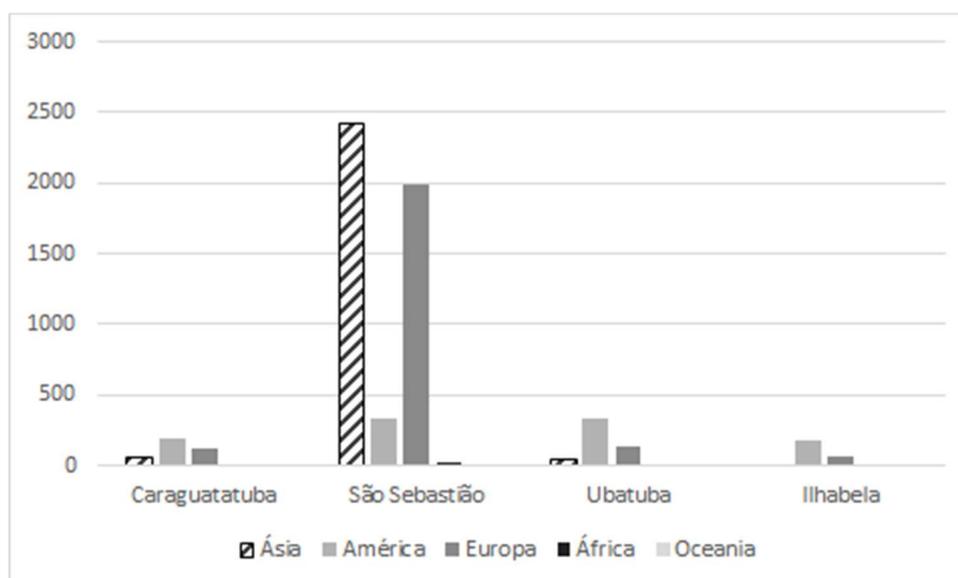
exploratórias e transformações geopolíticas das vantagens competitivas entre jazidas existentes. A territorialização dessa indústria transforma espaços na medida da necessidade do capital transnacional, ora como enclave (BINSZTOK, 2012), como no caso de alguns países africanos (MONIÉ, 2012), ora como instrumento com potencial de desenvolvimento nacional (PIQUET, 2012a).

Utilizamos a base de dados do Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros (SINCRE) da Polícia Federal com informações sobre estrangeiros registrados no país para analisar a presença da imigração internacional na região do LNP.

Algumas ressalvas precisam ser feitas quanto a esse uso. O SINCRE é a principal base de dados sobre migrantes disponíveis no Brasil (COSTA; GURGEL, 2017). Possibilita a análise da dispersão espacial dos imigrantes (documentados) pelo território nacional, com nível de desagregação geográfico até o município, além de registrar a data de registro, data de entrada, amparos legais sob o qual está registrado o imigrante e outras informações sociodemográficas, como sexo, estado civil, país de origem, entre outros. Infelizmente, sua principal limitação é a atualização defasada da base, de modo que não se tem uma medida precisa, por exemplo, de mobilidade interna desses imigrantes (COSTA; GURGEL, 2017).

Mesmo assim, através dos dados disponíveis, podemos ver que há desigualdades expressivas com relação à espacialização desses estrangeiros entre os municípios do LNP.

GRÁFICO 7 – Estrangeiros registrados, por continente (números absolutos) – municípios do LNP, registros de 2000 a 2017

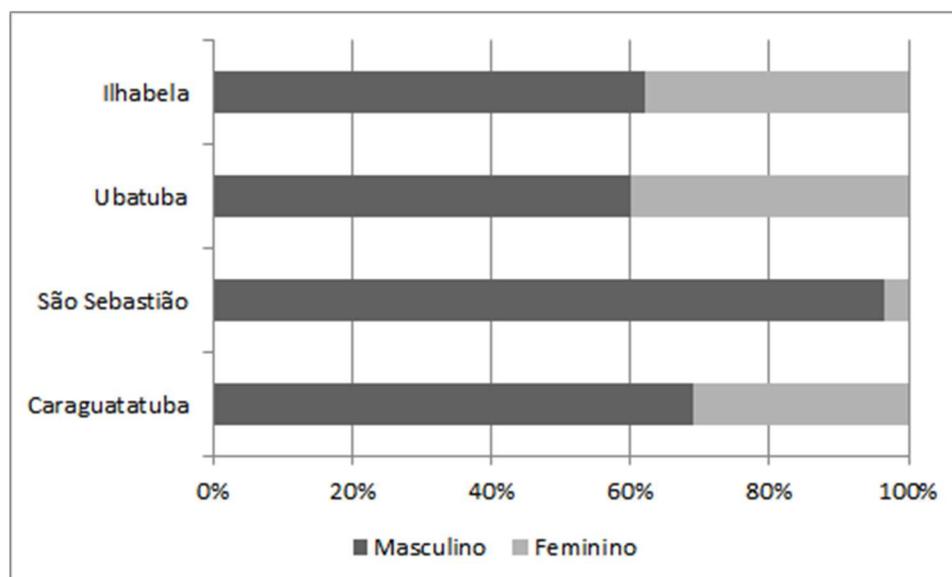


Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros (SINCRE).

A enorme hegemonia de São Sebastião como município de residência registrado por estrangeiros no LNP desperta curiosidade. Antes de passar ao próximo gráfico, vemos, no Gráfico 7, que para além da quantidade superior de registrados no município, também o continente de origem preponderante tem características diferenciadas: os estrangeiros em São Sebastião, são majoritariamente asiáticos, enquanto que, nos outros três municípios do LNP, predominam os estrangeiros do próprio continente americano – em especial os latino-americanos.

Com relação ao sexo registrado, também desponta São Sebastião como ponto fora da curva, como mostra o Gráfico 8. Aproximadamente 96% dos estrangeiros registrados em São Sebastião são do sexo masculino.

GRÁFICO 8 – Estrangeiros registrados, por sexo (em %) – municípios do LNP, registros de 2000 a 2017

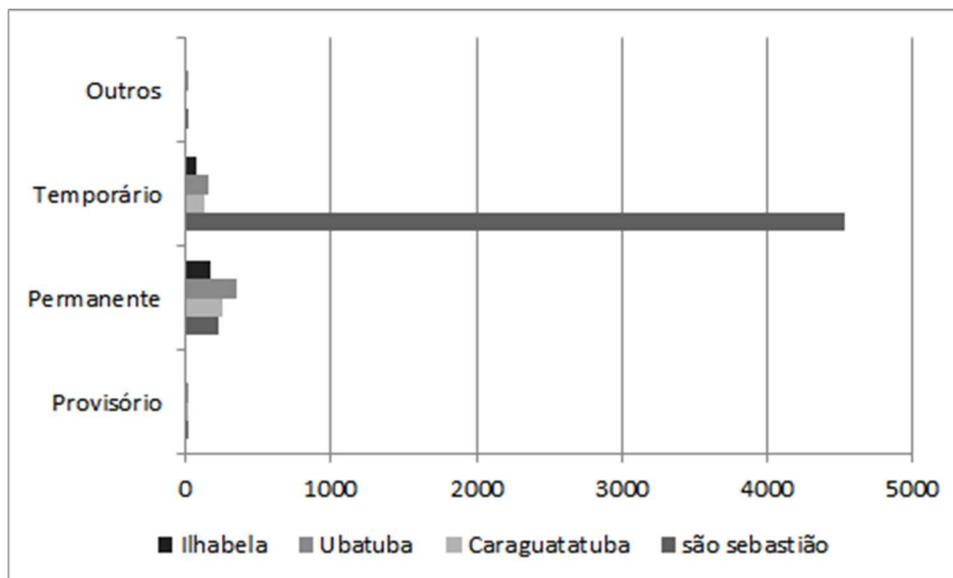


Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros (SINCRE).

A ocupação predominante entre os registrados em São Sebastião é “Oficial”. O SINCRE não segue a CBO, o que dificulta a compreensão precisa do que significa essa ocupação. No entanto, podemos inferir que essa denominação refere-se a profissões que tem como *locus* de atuação as embarcações, uma vez que a maioria de todos os registros entre 2000 e 2017, no LNP, (3192, 54% do total) estão sob o amparo legal 166, que garante visto temporário de trabalho para estrangeiros em embarcações, sem vínculo empregatício no Brasil e sem a possibilidade de transformação do visto temporário em permanente (COSTA, 2016).

Ao observarmos o caráter dos vistos dos estrangeiros no LNP, vemos que, de fato, os vistos temporários são muito superiores aos vistos permanentes, provisórios ou outros tipos de visto (como o refúgio ou o visto humanitário).

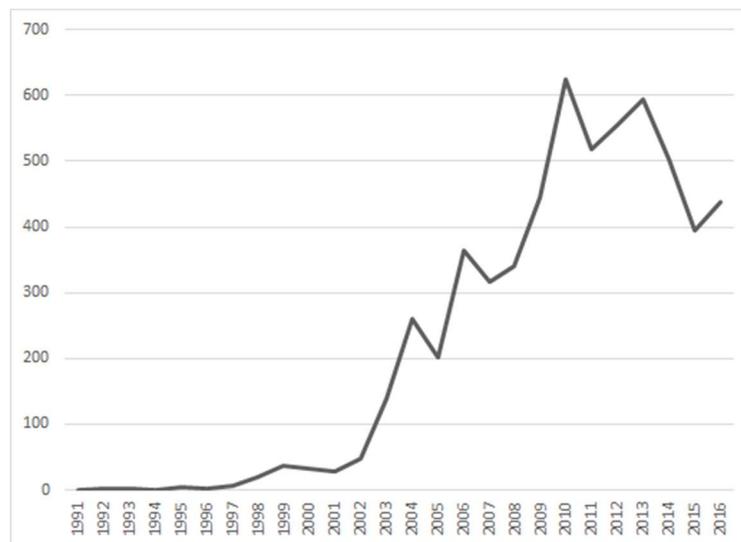
GRÁFICO 9 – Vistos concedidos a estrangeiros (em números absolutos), por tipo de visto – residentes nos municípios do LNP



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros (SINCRE) – Polícia Federal.

Esses imigrantes trabalham em embarcações de diversos setores econômicos: das plataformas de exploração de petróleo (CLEMENTE, 2014) aos transatlânticos especializados no turismo marítimo. Como o LNP projeta-se como um espaço que admite e tem como relevantes ambas as atividades econômicas, não podemos afirmar que todo imigrante registrado sob a ocupação “Oficial”, com visto temporário, é um trabalhador de um ou de outro setor. No entanto, o aumento de registro dessa ocupação específica coincide com os anos em torno da descoberta do pré-sal e continuam aumentando nos anos seguintes, que corresponderam às fases iniciais de implantação de infraestrutura e início da exploração das bacias descobertas.

GRÁFICO 10 – Registro de estrangeiros que ingressaram no país, por ano (em números absolutos) e residentes em municípios do LNP



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros (SINCRE) – Polícia Federal.

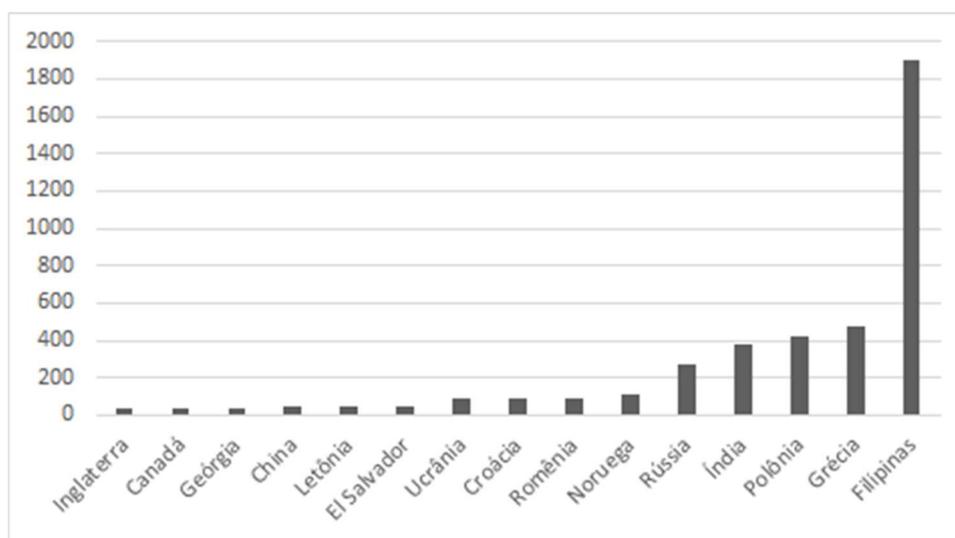
Villen (2015) aponta para a forma como articula-se o mercado consumidor de força de trabalho de marítimos estrangeiros no Brasil. Além de Villen (2015) e Zanin (2007) também se debruçou sobre o tema em escala global. Em suas pesquisas, identificou que a contratação de força de trabalho asiática é, para as empresas contratantes, mais vantajosas para trabalhos embarcados em termos de custos e produtividade: os trabalhadores marítimos são terceirizados, arregimentados por órgãos públicos de seus próprios países (como é o caso da POEA – Phillipine Overseas Employment Administration) e trabalham sob contratos de trabalho de longa permanência embarcados (ZANIN, 2007 *apud* VILLEN, 2015).

Se antes predominava a contratação de trabalhadores brasileiros, direta e indiretamente, como força de trabalho para o setor petrolífero nacional - dado o então monopólio da Petrobras sobre a cadeia produtiva, que será comentado mais à frente -, com o processo de reestruturação produtiva e flexibilização do capital e da força de trabalho, cujos efeitos foram sentidos na indústria do petróleo e gás global (VILLEN, 2015), faz sentido que a contratação de estrangeiros para trabalho neste setor tenha aumentado no país.

Um marco importante dessa mudança foi a Lei do Petróleo, de 1997, que acabou com o supracitado monopólio da Petrobras sobre a cadeia produtiva do setor. Com a entrada de empresas e operações transnacionais – e com o ingresso da Petrobras na mesma lógica – a mobilização de força de trabalho deixou de ser, por princípio, majoritariamente nacional; ainda que permaneçam limites e percentuais mínimos para a força de trabalho brasileira nas atividades do setor, como veremos mais à frente.

É a nacionalidade filipina que predomina, com larga vantagem sobre as outras nacionalidades, nos registros de estrangeiros em São Sebastião - condiz, portanto, com o apontado por Zanin (2007) *apud* Villen (2015) sobre os marítimos asiáticos.

GRÁFICO 11 – Registros de estrangeiros segundo nacionalidade (em números absolutos) – LNP, registros de 2000 a 2016



Fonte: Sistema Nacional de Cadastro e Registro de Estrangeiros (SINCRE) Polícia Federal.

O elevado número de gregos como segunda nacionalidade predominante pode ser explicada pelo fato de que muitos dos armadores (empresas que articulam o frete marítimo) são desse país.

3.3 Indústria de petróleo e gás, conteúdo local e efeitos no LNP

Não é objetivo de este subitem retornar às origens da indústria do petróleo no Brasil. Ainda que alguns momentos da indústria petrolífera nacional tenham sido lembrados ao longo deste trabalho, seria redundante, dada a enorme produção sobre o tema, relembrar as condições históricas – políticas, econômicas, sociais, etc – que fizeram emergir a Petrobras, a campanha “O Petróleo é Nosso”, entre outros momentos-chave dessa indústria, e suas respectivas cronologias.

O que interessa, aqui, é descrever brevemente as articulações entre a indústria petrolífera e para-petrolífera para o país e seu funcionamento em âmbito nacional, de modo que se possa desenhar, mesmo que de forma superficial, as suas influências no espaço específico do litoral norte paulista e suas cidades.

A indústria de petróleo e gás natural *offshore* – isto é, que opera em ambiente não-terrestre – detém certas particularidades. Grandes investimentos em pesquisa e desenvolvimento, que levam à exploração e prospecção, exigem de sua fase pré-produção uma longa maturação (PIQUET; HASENCLEVER; SHIMODA, 2016). Além disso, mobilizam uma ampla cadeia produtiva e tecnologia de ponta antes e durante a produção, e necessitam de infra-estrutura que torne fluido todo o processo produtivo até o transporte final das matérias-primas extraídas aos centros de distribuição e refinarias.

Por ser uma indústria dominada por poucos *players* globais que investem e dominam a tecnologia de ponta necessária, e que precisam de operações logísticas transnacionais e infraestrutura propícia para diminuição dos custos de frete e exploração:

A etapa de exploração e produção *offshore* de petróleo se constitui em um dos segmentos industriais mais dinâmicos do mundo, sendo dominado por poucas empresas globais, de grande porte, que atuam como agentes decisivos na determinação de tendências tecnológicas do setor (PIQUET; HASENCLEVER; SHIMODA, 2016, p. 46).

Nos anos 1990, com a quebra do monopólio da Petrobras no setor de petróleo e gás nacional e entrada desses *players* globais no país, alguns mecanismos foram criados para regulamentação da indústria. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), criada em 1997, exigiu das concessionárias de áreas de exploração e produção “igualdade de tratamento aos fornecedores locais em todos os seus projetos no Brasil, uma vez que a cadeia produtiva do P&G engloba vasta gama de segmentos industriais e de serviços especializados” (PIQUET; HASENCLEVER; SHIMODA, 2016). O setor energético como um todo, e, em especial o setor petrolífero, é estratégico do ponto de vista nacional, seja pela capacidade de mobilizar uma enorme cadeia produtiva, ou pelos retornos financeiros em cada etapa do processo produtivo (PIQUET; HASENCLEVER; SHIMODA, 2016).

Com objetivo similar ao da ANP, mas em outra instância institucional, foi criada a Organização Nacional da Indústria do Petróleo (ONIP), em 1999. A ONIP é uma organização não-governamental que reúne representantes de todos os braços da indústria petrolífera, entidades governamentais e governos estaduais, com o objetivo de aumentar a competitividade da indústria nacional no setor (PIQUET, 2012b). Em 2017, a organização corria risco de acabar⁹.

⁹ A ONIP perdeu parte significativa de seu financiamento com a deterioração da política de conteúdo local, com frequência apontada como uma das causas da recente crise na Petrobras.

“Depois da quebra do conteúdo local, ONIP corre o risco de acabar”, 12/04/2017. Disponível em: <https://petronoticias.com.br/archives/97142>. Acesso em: 17 dez. 2018.

O governo federal também criou, em 2003, o Prominp (Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural) (PIQUET, 2012), com o objetivo de “maximizar a participação da indústria nacional fornecedora de bens e serviços, em bases competitivas e sustentáveis, na implantação de projetos de investimentos do setor de petróleo e gás natural no Brasil e no exterior”¹⁰.

A Petrobras, empresa nacional fundada em 1953 no segundo governo Getúlio Vargas, tornou-se uma empresa de capital aberto – cujo maior acionista é o governo federal brasileiro – também na década de 1990, ao largo das transformações fundamentais pelas quais passou a política-econômica brasileira no contexto mundial de reestruturação da produção (HARVEY, 1992) e abertura das economias em desenvolvimento a uma agenda que retirava do Estado o papel fundamental de investidor primordial e que expunha a indústria nacional a maior concorrência estrangeira (JESUS JR.; SARTI; FERREIRA JR., 2017).

Nesse sentido, não apenas a indústria petrolífera sentiu, na aurora do século XXI, os efeitos das transformações macroeconômicas do período, mas também, e principalmente, a chamada indústria para-petrolífera (IPP).

A IPP é uma indústria ao largo do setor petrolífero, que fornece tecnologia para a execução das funções da indústria petrolífera.

Até 1995, a Petrobras era responsável por toda a cadeia produtiva do setor petrolífero nacional. O monopólio da empresa estatal garantia que todos os serviços e tecnologias fossem contratados por ela. Através de programas de capacitação tecnológica, e monopólio sobre toda a cadeia produtiva, a Petrobras atuava como catalisadora da IPP nacional, ainda que esta não tenha conseguido elevar seus padrões de competitividade a níveis internacionais (JESUS JR.; SARTI; FERREIRA JR., 2017).

Com as crises de preços do petróleo nas décadas de 80 e 90 e consequente reestruturação das empresas do setor petrolífero, a IPP precisou ampliar seu escopo de serviços prestados e aumentar sua capacidade tecnológica (JESUS JR.; SARTI; FERREIRA JR., 2017). Isso acabou por internacionalizar, também, a IPP na esteira da reestruturação produtiva do final do século XX, expondo-a, como citado acima, à concorrência estrangeira – o que trouxe impactos negativos para o setor.

A “igualdade de tratamento” referida algumas páginas acima, traduz-se na implementação de políticas de Conteúdo Local (CL): intervenções no mercado petrolífero que

“Associadas decidem salvar a ONIP, que ganhará novo plano de ação”, 09/01/2018. Disponível em: <https://petronoticias.com.br/archives/107256>. Acesso em: 17 dez. 2018.

¹⁰ “Sobre o Prominp”: Disponível em: http://www.prominp.com.br/prominp/pt_br/conteudo/sobre-o-prominp.htm. Acessado em: 17 dez. 2018.

tentam garantir, em alguma medida, a utilização da indústria nacional nas etapas do processo produtivo (PIQUET, 2016; JESUS JUNIOR, SARTI e FERREIRA JUNIOR, 2017; XAVIER, 2012), seja delimitando percentuais mínimos de contratação de mão-de-obra nacional, seja impondo às empresas concessionárias na exploração e produção de petróleo e gás natural cotas de uso de bens e serviços da indústria nacional.

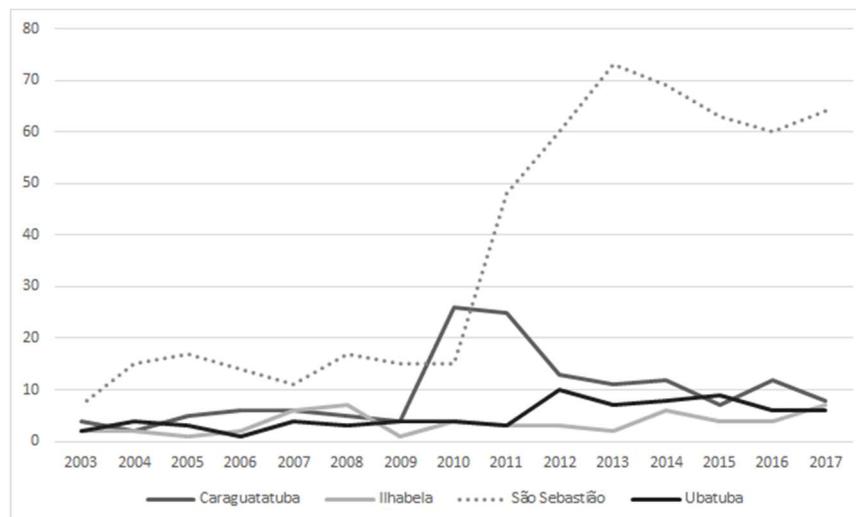
O LNP parece ser pouco influenciado, diretamente, pelas políticas de CL e pela instalação dos instrumentos de transporte e armazenamento (que já estão em São Sebastião desde a inauguração do TEBAR), e, mais recentemente, de exploração e produção *offshore*, do ponto de vista da transformação efetiva de sua estrutura produtiva. Se for ali que é movimentada parte considerável da produção de petróleo e derivados (pelo TEBAR, em São Sebastião) e gás natural (pela UTGCA, em Caraguatatuba) da Bacia de Santos, o mesmo não pode ser dito a respeito de uma indústria que localize no próprio litoral norte paulista outras etapas da produção, e ainda menos uma indústria paralela a essa atividade econômica, que não se instalou nem em São Sebastião, nem no LNP.

Isto é: a característica essencialmente de entreposto de movimentação de cargas em estado bruto para outros municípios ainda permanece em São Sebastião e no litoral norte como um todo, a exemplo das características apontadas por Silva (1975) desde a construção do TEBAR, mesmo que seu território marítimo seja um novo *locus* de exploração do petróleo e do gás natural encontrado no Pré-Sal.

Vemos um pouco da característica acima mencionada a partir de uma breve análise das contratações da indústria de petróleo e gás nos municípios do LNP e da participação relativa deste e de outros setores no mercado formal de trabalho na região. A leitura é feita para todos os municípios do LNP porque admitimos a possibilidade de instalação de empreendimentos em municípios adjacentes ao local geográfico específico no qual se processa a atividade (no caso, a exploração e produção de petróleo e gás natural e atividades de transporte e armazenamento de cargas).

Quando extraímos informações da base de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) a respeito dos vínculos ativos em ocupações no setor petrolífero (a exemplo do que foi feito anteriormente para ocupações relativas ao setor portuário), observamos que o LNP não apresenta uma quantidade significativa de vínculos ativos de emprego no setor.

GRÁFICO 12 – Vínculos ativos em ocupações do setor petrolífero, segundo a CBO – LNP, 2003 a 2017

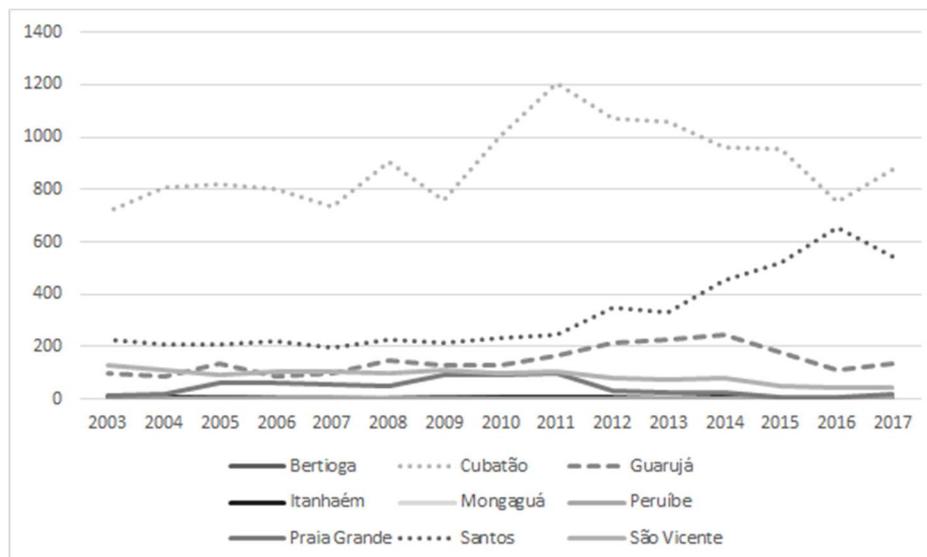


Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) – TEM.

Vê-se que, em São Sebastião, o número absoluto de vínculos aumentou significativamente desde 2011. Ainda que seja um volume baixo, isso nos dá indícios de que as operações do setor no local começaram, naquele momento, uma nova etapa no processo de exploração e produção das matérias-primas. Mais à frente serão apresentados dados relativos à entrada de estrangeiros no LNP que se somarão à análise.

Para efeitos de comparação, novamente, com a RMBS, as mesmas ocupações foram pesquisadas para os municípios da baixada santista. Lá, como indicado no primeiro capítulo, as atividades industriais petroquímicas, em especial no município de Cubatão, foram importantes desde o início da Petrobras, quando da construção da Refinaria Presidente Bernardes, inaugurada em 1955.

GRÁFICO 13 – Vínculos ativos em ocupações do setor petrolífero, segundo a CBO – RMBS, 2003 a 2017



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) – TEM.

Vemos que a baixada santista permanece como um espaço predominante, também, nas atividades petrolíferas, se comparada com o LNP.

Monié (2012), estudando as dinâmicas e efeitos espaciais da indústria do petróleo em países da África Subsaariana, explica que o entorno imediato de terminais portuários, em especial de exportação, não costuma ser ocupado por atividades econômicas relevantes para a operação dos terminais (MONIÉ, 2012). Ele completa: “O caráter muito limitado das interações com o centro vizinho permite classificá-los [os terminais] como ‘portos sem cidade’ inseridos no espaço de ação global das multinacionais do petróleo e em grande parte desconectados das realidades locais” (MONIÉ, 2012, p. 224).

No caso de São Sebastião, dada a prevalência da Petrobras como empresa majoritária na exploração e no transporte das matérias-primas exploradas, essa consequência, apesar de observável, não parece chegar ao nível que Monié (2012) atribui a algumas realidades locais africanas de “enclave” – até porque o autor refere-se, também, e principalmente, a complexos industriais (não é o caso de São Sebastião) operados majoritariamente por empresas privadas transnacionais, o que, no Brasil, ocorre quase sempre pela Petrobras ou parcerias (PIQUET, 2012b).

Segundo Piquet (2012b), ainda que a indústria petrolífera não possa ser vista como um setor isolado, dado que mobiliza uma ampla cadeia produtiva direta e indireta através da Petrobras, seus efeitos em nível local são passíveis de questionamento. Nem sempre o local receberá impactos positivos do setor, e, com frequência, os impactos negativos

não serão sentidos na esfera decisória nacional, na qual se processam as decisões e articulações específicas da indústria petrolífera (PIQUET, 2012b).

Vemos que, apesar de ainda incipiente, dado o estágio das obras de infraestrutura, dos projetos de ampliação da atividade portuária e da exploração de petróleo e gás-natural, o litoral norte paulista dá indícios de que as atividades portuárias, ligadas ou não à indústria de petróleo e gás, devem aumentar nos próximos anos.

Um tema que trata de efeitos dessa indústria nas realidades locais é o das compensações financeiras relativas à exploração e produção de petróleo: os *royalties* e participações especiais. Seus efeitos, possivelmente, só serão claramente mensuráveis no futuro, mas alguns deles já podem ser analisados e refletem a forma como as cidades do LNP se projetam regional e nacionalmente.

3.4 Royalties e participações especiais: o efeito Pré-sal no litoral norte paulista

As rendas petrolíferas são uma espécie de “indenização” ou compensação pela exploração e produção de petróleo, derivados e gás natural (SERRA; GOBETTI, 2012; ROCHA, 2017; PIQUET, 2012b).

Há dois componentes básicos das rendas petrolíferas: os *royalties* e as participações especiais. Enquanto os *royalties* são compensações calculadas com base na produção bruta dos poços de exploração, as participações especiais incidem sobre a produção líquida – o lucro – de poços de alta produtividade (PETROBRAS, 2019)

As rendas petrolíferas existem desde a fundação da Petrobras, em 1953 (PIQUET, 2012b), mas as regras relativas a sua distribuição e a alíquotas foram alteradas com o tempo e à medida que o mercado foi se transformando. Um exemplo de marco de mudanças na repartição das compensações financeiras ocorreu em 1997, com a Lei do Petróleo que finalizou o período de monopólio estatal na determinação do setor em seus segmentos *upstream* (fases de exploração, desenvolvimento e produção) e *downstream* (fases de transporte, refino e distribuição), e mudou as bases de cálculo das compensações (PIQUET, 2012b).

Alguns autores questionam a forma como são divididas as compensações financeiras. Os entes federativos subnacionais (estados e municípios) recebem royalties e participações especiais de acordo com a proximidade geográfica dos poços de exploração e com a localização das atividades relativas às várias fases da indústria. Piquet (2012b) explica que:

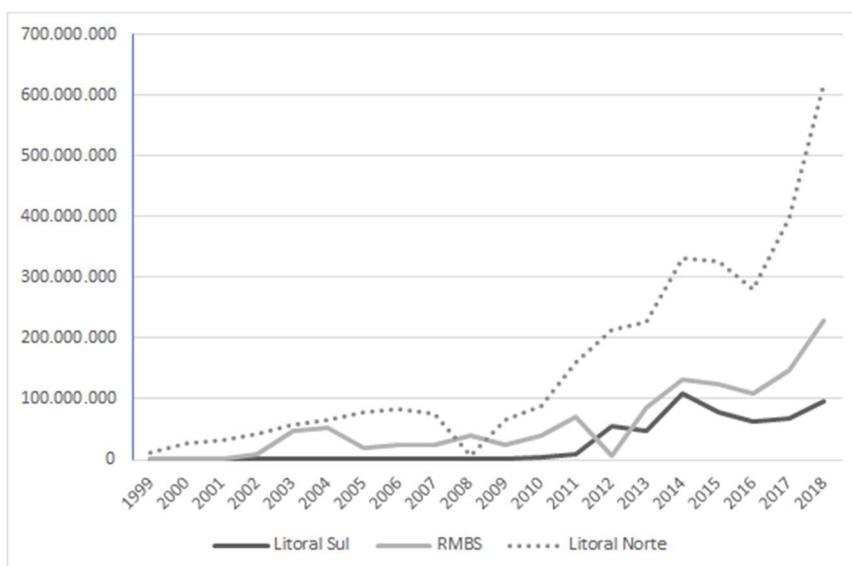
Do ponto de vista conceitual, o pagamento de royalties serviria para compensar as regiões produtoras pelo aumento dos custos nos serviços básicos de educação e saúde, pela sobrecarga nos transportes na demanda de infraestrutura e outras mazelas urbanas, provocadas pelas atividades industriais em seu território. (PIQUET, 2012b, p. 164).

No entanto, a autora se pergunta o porquê de municípios receberem quantias enormes de compensações mesmo quando não colaboram, em seus territórios, com atividades de apoio à produção (PIQUET, 2012b). Serra e Gobetti (2012) falam de:

[...] uma espécie de ‘determinismo físico’ que permite, em alguns casos, transferir uma colossal massa de recursos públicos para municípios que, ironicamente, não possuem qualquer relação com a indústria petrolífera a não ser o fato de receberem royalties (SERRA; GOBETTI, 2012, p. 174).

O LNP posiciona-se no meio desses questionamentos. Ainda que a quantidade de compensações financeiras recebidas pelos municípios da região não sejam maiores do que a recebida por polos industriais do setor petrolífero, como é o caso da baixada fluminense (ROCHA, 2017), o LNP se destaca no conjunto dos municípios paulistas como o maior recebedor, em especial após o começo das operações na camada Pré-sal. O gráfico abaixo mostra o montante de *royalties* (excluídas as participações especiais) no LNP, na RMBS e no litoral sul do estado de São Paulo entre 1999 e 2018.

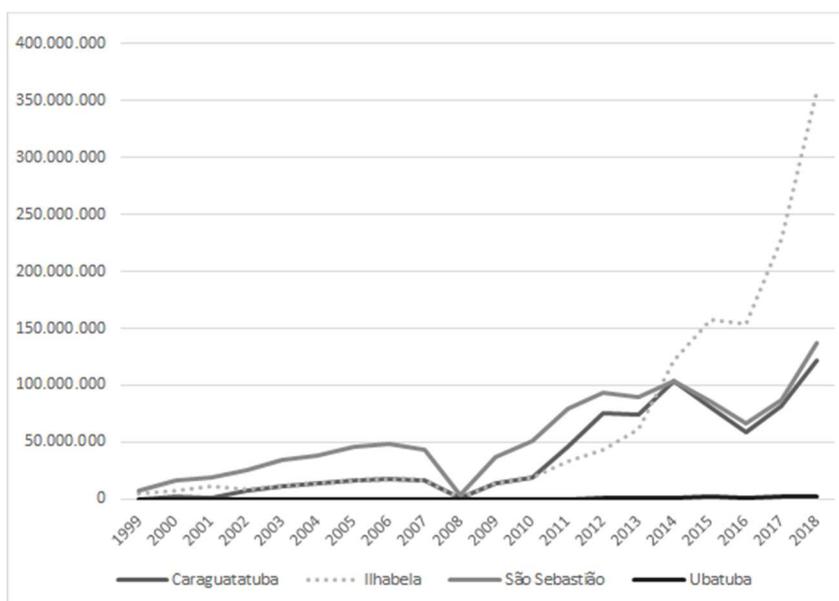
GRÁFICO 14 – Montante de *royalties* pagos (em reais) no estado de São Paulo – LNP, RMBS, Litoral sul, 1999 a 2018



Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Vemos que há uma tendência clara de aumento desses *royalties* nos últimos anos, com uma relevância cada vez maior do litoral norte no conjunto dessas compensações. No subconjunto do LNP, fica evidente que é o município de Ilhabela que eleva a participação da região.

GRÁFICO 15 – Montante de *royalties* pagos (em reais) – municípios do LNP, 1999 a 2018



Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

É interessante observar que Ilhabela não faz parte da cadeia produtiva do setor petrolífero e, no entanto, é de longe a maior beneficiária – algo que só passou a ocorrer após 2014. As atividades exercidas pelo TEBAR são exclusivamente realizadas em São Sebastião, e parece ser apenas a proximidade geográfica imediata com os poços produtores que sustenta o aumento elevado da participação do município de Ilhabela na arrecadação das rendas petrolíferas.

3.5 Ampliação da área do porto organizado: o Plano Integrado Porto-Cidade e as novas obras viárias

Outro fator de extrema importância para que compreendamos São Sebastião como um espaço dotado de novas características socioeconômicas e populacionais – a ponto de chamarmos o município de “nova cidade portuária” – é a forma como a cidade e o porto organizado se relacionam e se projeta, um sobre o outro, para o futuro.

O Porto de São Sebastião possui um Projeto de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de ampliação de sua área aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) desde 2009.

Seu projeto supõe novos terminais para grânéis sólidos e líquidos, construção de novos píeres e cais e especialização de áreas específicas do porto restritas a atividades de apoio *offshore* e armazenagem de veículos, por exemplo (CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA, 2009). Essas novas infraestruturas devem avançar sobre o canal de São Sebastião para aumentar a profundidade dos berços de atracação e possibilitar seus usos por navios de maior calado (TEIXEIRA, 2013).

FIGURA 5 – Canal de São Sebastião projeto de expansão do porto de São Sebastião e do TEBAR



Fonte: Transpetro (2011).

Num contexto em que os portos estão, como as cidades que os abrigam, inseridos em lógicas já há um tempo, e cada vez mais, globais, cujo imperativo de maior fluidez para mercadorias e capital faz parte das dinâmicas de diferenciação exigidas pela competição do mercado (MONIÉ, 2015), o PDZ de São Sebastião articula-se com as obras de infraestrutura no litoral norte paulista com o intuito de expandir o potencial de volume e a velocidade de movimentação de cargas do Porto de São Sebastião.

Nesse sentido, o PDZ foi transformado num projeto mais amplo chamado Plano de Integração Porto-Cidade (PIPC), que, basicamente, explica e explicita os pontos técnicos da ampliação da área do porto organizado, vantagens socioeconômicas do projeto, a história do porto, assim como adverte para estudos realizados de impactos ambientais, com base no Estudo de Impacto Ambiental (EIA) realizado e sua versão simplificada com linguagem leiga, o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA).

No PIPC, há referências claras sobre a futura elevação do volume de cargas movimentadas no Porto de São Sebastião, com dados relativos ao expressivo aumento observado em 2008 quando da movimentação e instalação de dutos relativos à exploração *offshore* feita pela Petrobras. Na seção do PIPC chamada “Porque ampliar o Porto: Justificativa do Empreendimento”, as operações na Bacia de Santos do pré-sal e “mercadorias de alto valor agregado” são mencionadas (COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, 2017-2018).

Há, no entanto, oposição ao projeto de ampliação da área portuária.

O Projeto Temático Biota/Araçá (FAPESP), que envolve pesquisadores da Universidade de São Paulo (USP) e da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), apontam para os impactos ecológicos negativos do projeto de ampliação.

Segundo a Companhia Docas de São Sebastião (2017-2018), a alternativa encontrada para que não houvesse o açoreamento de 85% da baía do Araçá, área contígua ao porto, foi à construção de uma laje de concreto que cobriria 34% da baía, sem aterrál-la (TURRA et al., 2017). Os pesquisadores do projeto Biota apontam que essa alternativa é ainda muito danosa à biodiversidade local, com argumentos de que os estudos de impacto ambientais realizados e submetidos ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) para obtenção das licenças ambientais utilizaram metodologias que desconsideravam as particularidades ambientais locais – e que tratavam da obra num caráter isolado, desconsiderando potenciais impactos em áreas próximas (TURRA et al., 2017).

Apesar de existir, em projeto, desde 2009, o plano de ampliação do porto vem encontrando entraves. Em 2014, o Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público do Estado de São Paulo (MPE), consultando o Projeto Biota/Araçá e o Centro de Biologia Marinha da USP, recomendaram a suspensão da Licença Prévia concedida pelo IBAMA para as obras por meio de uma ação civil pública (TURRA et al., 2017). Desde então, o projeto continua parado¹¹.

Há, ainda, os projetos de infraestrutura viária na cidade de São Sebastião e em todo o LNP, cuja relação com o Porto de São Sebastião e o TEBAR são imediatas e

¹¹ “Restrição ao projeto de ampliação do Porto continua em São Sebastião”. Disponível em: <http://www.jornaldolitoral.net/noticia/2227-2018-06-restricao-ao-projeto-de-ampliacao-do-porto-continua-em-sao-sebastiao>. Acesso em: 07 jan. 2019.

“Ampliação do porto de São Sebastião (SP) está suspensa até julgamento de ação do MPF e MP-SP contra o projeto”. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/sp/sala-de-imprensa/noticias-sp/ampliacao-do-porto-de-sao-sebastiao-sp-esta-suspensa-ate-julgamento-de-acao-do-mpf-e-do-mp-sp-contra-o-projeto>. Acesso em: 07 jan. 2019.

independentes do projeto de ampliação, ainda que a ele se relacione. Isso porque, como veremos adiante, as justificativas das obras não se restringem à movimentação de mercadorias.

Atualmente, o LNP passa por uma nova fase de obras em sua infraestrutura viária.

Há grandes projetos de duplicação da Rodovia dos Tamoios – nos trechos de planalto e de serra – e construção de contornos viários nas cidades de Caraguatatuba e São Sebastião. A duplicação do trecho de planalto da Rodovia dos Tamoios foi concluída em 2014.

A melhoria na infraestrutura viária é, há tempos, apontada como a solução para o desenvolvimento econômico do litoral norte (TEIXEIRA, 2013; REIS, 2014), e, na verdade, remonta a períodos históricos anteriores aos que conheceram o desenvolvimento rodoviário. Hoje, atendendo a demandas diferentes, essas obras objetivam aprofundar a conexão entre o LNP e o Vale do Paraíba, no contexto da RMVPLN, e também entre outras regiões e municípios, em especial no âmbito da macrometrópole paulista (SILVA; CUNHA; ORTEGA, 2017).

As justificativas para as obras podem ser observadas no RIMA feito pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER). Ali, deixa-se claro que os contornos viários no trecho litorâneo servirão como alternativa à SP-055 (Trecho Rio-Santos da Rodovia Federal BR-101), dadas os seguintes aspectos principais: “Esgotamento da capacidade de tráfego da rodovia SP-055, principalmente nos períodos de demanda turística mais intensa” e:

O empreendimento dos Contornos Sul de Caraguatatuba e de São Sebastião deverá também atender aos futuros aumentos de tráfego decorrentes dos projetos localizados em implantação no Litoral Norte, incluindo a ampliação do Porto de São Sebastião e os investimentos de exploração de gás e petróleo (DER, 2010, p. 7).

Pretende-se, portanto, não apenas agilizar e, para usar uma expressão de Milton Santos, diminuir as rugosidades do espaço, mas, também, segregar o tráfego de mercadorias, entre o Porto e o planalto, do tráfego urbano de Caraguatatuba e São Sebastião.

FIGURA 6 – Traçado do contorno viário trechos Sul de Caraguatatuba e São Sebastião



Fonte: DER (2010).

Essas informações condizem com a bibliografia a respeito das pretensões político-econômicas do estado de São Paulo de planejamento regional e integração metropolitana (TEIXEIRA, 2013; MELLO; MELLO, 2012; GOMES; RESCHILIAN; UEHARA, 2018) e mostram que, como aponta Silva (2014), quando se objetiva a integração técnico-econômica e social do território, é necessário buscar “suas especificidades regionais e locais de modo a recriá-lo, diversificá-lo e fortalecê-lo” (SILVA, 2014), para que não se incorra no aprofundamento das desigualdades regionais.

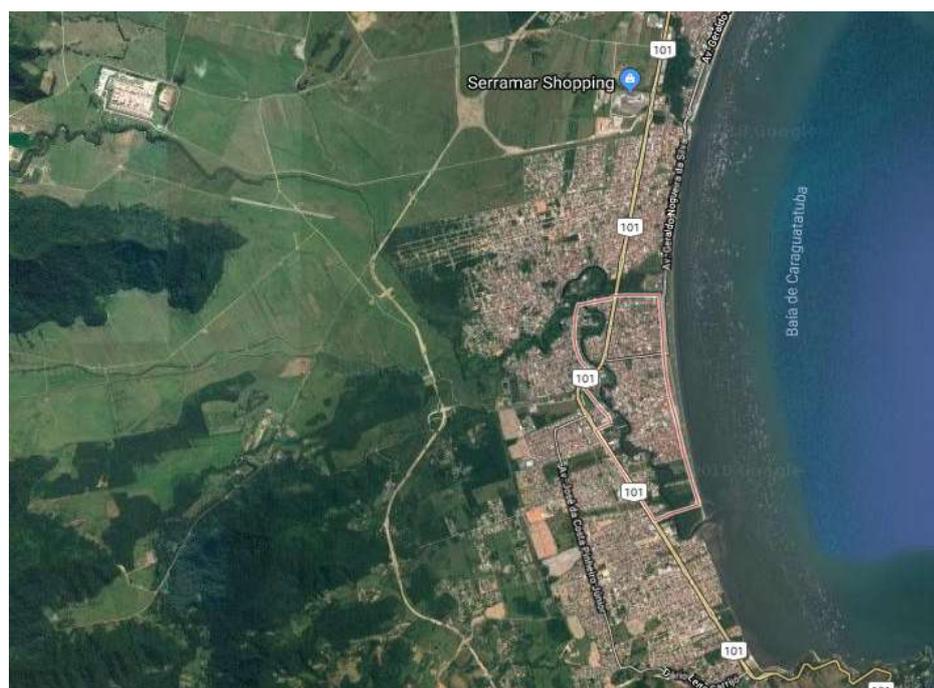
Se pensarmos na forma como Brandão (2012) investiga o desenvolvimento espacial capitalista, podemos dizer que esses novos investimentos e projetos devem aprofundar algumas características do LNP em detrimento de outras. Parece evidente que, apesar de beneficiado pelas obras de infraestrutura viária, o setor turístico pode ser solapado pela expansão das atividades portuárias que, por sua vez, diferenciam-se ainda entre as atividades do Porto de São Sebastião e as do TEBAR e da Petrobras - estruturas que contêm demandas e dinâmicas próprias e, por vezes, excludentes (REIS, 2014).

Nesse sentido, não parece que a dinâmica econômica no LNP entra em uma nova fase por conta da diversificação de sua estrutura produtiva, mas, antes, pelo aprofundamento da estrutura existente. Dessa vez, no entanto, num contexto diferente de outrora. Agora, vemos uma dinâmica complementar ao Porto de Santos e muito mais integrada ao setor de petróleo e gás - que já era de extrema relevância para a região - no contexto do pré-sal. Além disso, podemos observar que o LNP se insere na RMVPLN justamente como parte da dinâmica do capital transnacional que engloba o local (SASSEN, 1998; BAENINGER,

2012a), num contexto em que a Petrobras e o setor portuário não operam mais unicamente pela lógica do poder público.

O Distrito de Porto Novo¹² merece destaque. É a região onde foi construída a Estação de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA) da Petrobras, cuja capacidade de processamento é de 20 milhões de metros cúbicos de gás natural provenientes do Campo de Mexilhão, na região do Pré-Sal no oceano atlântico (PETROBRAS, 2019). O crescimento desse distrito entre os anos 2000 e 2010 possivelmente não parou nos anos subsequentes, como foi possível vislumbrar em visita preliminar de campo realizada em 2016. Os dados a respeito do distrito se limitam aos disponíveis nos Censos Demográficos: mesmo no Plano Diretor de Caraguatatuba, de 2011, não há menção ao “Distrito de Porto Novo”, apenas ao “Bairro de Porto Novo”, uma fração do distrito inteiro, segundo a delimitação feita pela Lei Estadual que instituiu a divisão administrativa.

FIGURA 7 – Distrito e Bairro de Porto Novo (Zona Sul), Caraguatatuba, 2018



Fonte: Google Maps. Acesso em: 31 ago. 2018.

É nessa mesma localização que, em 2011, foi aberto o Shopping Serramar, no limite entre o distrito de Porto de Novo e o restante do município de Caraguatatuba. Foi um empreendimento comercial de tamanho inédito na região do litoral norte, e demonstra como

¹² Estabelecido e incorporado a Caraguatatuba pela Lei Estadual n. 8.092, de 28 de fevereiro de 1964. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1964/lei-8092-28.02.1964.html>. Acesso em: 08 ago. 2018.

essa porção do município tem crescido em detrimento da região central e das praias do norte, esta que mostra uma dinâmica socioeconômica que não vai além da presença de pequenos comércios e empreendimentos imobiliários de alto padrão de ocupação sazonal.

A intensificação das atividades relativas ao setor do petróleo e gás é identificada por Jacob Binsztok no caso da cidade de Macaé (RJ) (BINSZTOK, 2012). Partindo de estudos que qualificavam o município como periférico em relação à sua inserção em determinada rede de cidades e atividade econômica predominante, a chegada do setor de petróleo e gás, representado no Brasil quase que exclusivamente pela Petrobras e seus braços empresariais – como a Transpetro – é descrito como grande responsável por transformações demográficas e socioeconômicas que modificaram o espaço. Guardadas as especificidades, esse, também, parece ser o caso do município São Sebastião, em especial da região do distrito de Porto Novo.

Macaé foi escolhida para ser um pólo petroquímico, segundo Binsztok, por conta das características marinhas e geofísicas de seu porto, que possibilitaram a instalação de indústria petroquímica e extrativa (BINSZTOK, 2012). Anteriormente, a cidade observava um período de decadência urbana e portuária, na medida em que não se inseria na lógica socioeconômica da agroindústria canavieira centralizada na região pelo município de Campos dos Goytacazes, no Rio de Janeiro. A presença da Petrobras em Macaé transformou a cidade ao longo do tempo.

O autor aponta para a composição do PIB da cidade no ano de 2000 como um dado revelador da dinâmica instalada por essa indústria: o setor primário, que contém a atividade principal anterior à presença da Petrobras na cidade, não chegava a 0,2% do PIB (BINSZTOK, 2012). Além disso, até a chegada da empresa, na década de 1970, o ritmo de crescimento demográfico da cidade era bastante lento. No entanto, com o início das novas atividades, o crescimento médio do município entre 1990 e 2000, por exemplo, segundo o autor, ficou em torno de 3% ao ano, muito acima da média estadual de 1% (BINSZTOK, 2012). Também foi significativo, segundo o autor, a chegada de imigrantes intraestaduais e internacionais.

A comparação do litoral norte paulista com a região de Macaé e Campos dos Goytacazes no Rio de Janeiro, como analisada por Binsztok (2012), aponta para processos semelhantes frente à questão petrolífera.

No caso do litoral paulista, as transformações foram muito menos visíveis e sentidas, dado que ali não foram instaladas indústrias petroquímicas. A região foi utilizada, até a descoberta do Pré-Sal em 2006, apenas como parte das operações de transporte e

armazenagem de matéria-prima a partir do TEBAR supracitado. Nessa nova fase, discutida ao longo de todo este trabalho, a dinâmica socioeconômica e a dinâmica demográfica parecem se intensificar, agora num contexto posterior à reestruturação produtiva por volta dos anos 1980, período que, para o caso de Macaé, trazia um contexto geopolítico global de crise do petróleo (BINSZTOK, 2012; MONIÉ, 2012).

Com a descoberta do Pré-Sal, as atividades da Petrobras se diversificaram na região: a construção da UTGCA, de dutovias interligando os campos de exploração, a estação de tratamento de gás e a malha de gasodutos do sudeste, além dos projetos de ampliação do TEBAR. As obras do contorno viário que interliga o trecho de serra da Rodovia dos Tamoios e o Porto de São Sebastião estão, não por mera coincidência, localizadas, em sua maioria, no distrito de Porto Novo. Parece evidente que este espaço do município de Caraguatatuba continuará observando um crescimento demográfico e uma dinamização econômica muito mais elevada que o restante do município, e é possível que isso esteja relacionado ao novo momento de intensificação das atividades logísticas e portuárias dos dois municípios (São Sebastião e Caraguatatuba).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, buscou-se apresentar evidências de que o processo espacial predominante no LNP, responsável por sua urbanização e pelo crescimento de suas cidades no passado, não é mais o fator determinante das transformações físicas e sociais pelas quais passa o espaço litorâneo compreendido pela região estudada.

O início da urbanização da região, resultado de um tipo específico de processo urbano, aqui chamado de *urbanização turística*, teve como característica principal a ocupação do território pelo mercado imobiliário especulativo a partir da inclusão da região nos planos de integração nacional encabeçados pela instalação de rodovias que facilitaram o acesso ao local.

Dessa forma, e dadas as características específicas do LNP – logo transformadas em “vocações naturais” –, a região desenvolveu-se pautada por um crescimento bastante intenso que expulsou a população caíçara impondo novas formas sociais conectadas à sociedade urbano-industrial emergente - algo que já se observava com a instalação anterior da indústria da pesca, mas que, naquele momento, não foi estruturante de uma forma de ocupação e desenvolvimento urbano tão modificador do espaço em questão.

A região, no entanto, apesar da presença anterior da Petrobras e da Transpetro na administração e uso do TEBAR e do porto público de São Sebastião, desenvolveu-se não com base em uma centralidade urbana industrial, mas sob os auspícios de uma urbanização pautada pela ocupação sazonal de segundas residências e, depois, do turismo de massa, ambos catalisadores de uma economia fortemente ligada ao setor de serviços e da construção civil – setores de atividade econômica, cuja expressão da relação capital-trabalho se dá, segundo Luchiani (2000), em contratações temporárias, contratos de trabalho precários ou mesmo sem contratos, com baixa qualificação e informalidade.

Nesse sentido, a região observou um grande crescimento demográfico fortemente vinculado à migração, característica que perdurou na mudança de “etapas” (no sentido utilizado por Singer (1973), quando da caracterização dos tipos e etapas das migrações internas no Brasil) entre migrações predominantemente rural-urbanas e migrações urbana-urbanas, já que a região demonstrou ser uma área de forte absorção migratória ao longo de todo seu processo de urbanização durante a segunda metade do século XX.

A nova etapa que se inicia no século XXI pode ser chamada de nova por conta de processos diferenciados que ocorrem no espaço do LNP, e cujos efeitos ainda serão sentidos nos próximos anos – e talvez fiquem mais evidentes quando do próximo Censo Demográfico.

O primeiro deles é a queda das taxas de crescimento de todos os municípios da região segundo os últimos dados disponíveis no Censo Demográfico de 2010, acompanhada da queda, também, do peso da migração nos municípios da região, com exceção de Caraguatatuba, que também manteve um saldo migratório relativamente estável entre os dois últimos períodos analisados.

A região entra no século XXI e no contexto de aumento da rotatividade migratória em âmbito local (e também global) que reflete o que Baeninger (2014) aponta como uma defasagem entre processos econômicos e migratórios relativos ao processo mais amplo de divisão social do trabalho no mundo (HARVEY, 1992; SASSEN, 1988), que arrasta para sua lógica regiões, antes, majoritariamente, explicadas por processos e contextos nacionais de desenvolvimento.

O LNP vivencia esse tipo de “rearranjo” espacial. As atividades portuárias – e suas perspectivas de expansão –, as atividades locais relativas à indústria de petróleo e gás, anteriormente vinculadas quase exclusivamente ao transporte de cabotagem, agregam a si a dinâmica necessária para exploração, produção e atividades e apoio a essas etapas da produção. Os reflexos materiais mais evidentes disso são as obras de infra-estrutura que transformam a paisagem dos municípios de Caraguatatuba e São Sebastião.

Os efeitos menos visíveis dessa atualização espacial (CORRÊA, 2006) foram apresentados ao longo do trabalho. Além do processo migratório que diferencia os municípios da região, concentrando-o na cidade de Caraguatatuba, e da diminuição do ritmo de crescimento já apontados nessas considerações finais – que condizem com a ideia de um espaço que se modifica à luz dos processos de transformação da produção naquele local sob a ação do capital transnacional – outra novidade populacional traz à tona essa transformação: a presença e progressivo aumento de trabalhadores estrangeiros embarcados, de várias nacionalidades, registrados em São Sebastião.

Essa força de trabalho, que tem como característica a permanência em alto mar na maioria de seu tempo de trabalho, e que é composta majoritariamente por trabalhadores asiáticos, refletem o contexto global de rotatividade migratória operada de acordo com as necessidades das empresas que exploram o petróleo e o gás natural *offshore*. Apesar de registrados em São Sebastião, pouco relacionam-se com a cidade.

No que concerne à migração interna, o município foi o que observou a maior queda de proporcional de sua taxa de crescimento entre 2000 e 2010 na região, apesar de permanecer mais alta que a de Ubatuba, por exemplo. Seu saldo migratório e IEM indicam que o município firma-se como espaço que se aproxima de *locus* de rotatividade migratória,

uma vez que, apesar de saldos migratórios próximos a zero, sua migração bruta continua relevante.

Ubatuba, por outro lado, está de fora dos desenvolvimentos relativos à indústria de petróleo e gás e às atividades logísticas portuárias que atuam sobre Caraguatatuba e São Sebastião. Apesar de ter observado crescimento bastante relevante até o final da década de 1990, Ubatuba observa a diminuição gradual de sua taxa média anual de crescimento desde os anos 1980, concomitante com a diminuição do peso da migração em seu crescimento total.

A região passa, ainda, por um processo recente de incorporação a uma nova região metropolitana. A RMVPLN, apesar de sua “descontinuidade” territorial urbana, dada pela Serra do Mar e sua divisão física da região metropolitana, as obras rodoviárias acima e abaixo da serra indicam que os desenvolvimentos do LNP, observados sob a perspectiva teórica adotada neste trabalho, integram-se ainda mais ao desenvolvimento dos municípios da macrometrópole paulista (EMPLASA, 2018), polarizados pelo Vale do Paraíba e sua capacidade produtiva industrial, mas, também, pela inclusão do estado de São Paulo no rol de unidades federativas mais relevantes na produção de petróleo e gás natural do país.

Da perspectiva demográfica, os novos desenvolvimentos diferenciam os municípios do LNP ao não integrarem a região (no sentido proposto por BRANDÃO, 2012) uniformemente, como o foi o processo de urbanização turística do passado. Nesse sentido, São Sebastião e Caraguatatuba intensificam-se como municípios centrais de trocas migratórias e também da mobilidade pendular. São Sebastião recebe uma população muito mais rotatividade e observa a chegada de trabalhadores imigrantes que, sob a lógica do capital transnacional, são, também, temporários naquela região.

É nesse sentido que a expansão do espaço portuário de São Sebastião (não apenas o porto público, mas, também o TEBAR e, ainda que um pouco afastado do porto em si, a UTGCA, em Caraguatatuba) em simbiose com as obras de infraestrutura viária dão ao LNP características de “espaço híbrido”, de um novo arranjo-regional (SILVA, 2014), novamente polarizado pelo planalto, mas que mantém muitas das características originárias de seu processo de urbanização determinado pela urbanização turística - as grandes levas de turistas sazonais serão, também, beneficiadas por essas obras viárias.

O espaço, no entanto, é um local de conflitos e seu resultado é o produto da ação humana, seus “fluxos e fixos” (SANTOS, 2008), e do conflito mesmo entre capitais diversos (BRANDÃO, 2012). A questão ambiental, que se impõe sobre os desenvolvimentos recentes, é um dos sinais de que o LNP e sua nova forma espacial híbrida e desigual assistirão à difícil

concatenação entre as diversas frações de capital que o século XXI coloca em disputa pelo espaço nessa região.

REFERÊNCIAS

- ADAMS, C. As populações caiçaras e o mito do bom selvagem: a necessidade de uma nova abordagem interdisciplinar. **Revista de Antropologia**, São Paulo, SP, v. 43, n. 1, p. 146-182, 2000.
- ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural**, n. 90, 2018. Disponível em: http://www.anp.gov.br/images/publicacoes/boletins-anp/Boletim_Mensal-Producao_Petroleo_Gas_Natural/Boletim-Producao_fevereiro-2018.pdf. Acesso em: 19 fev. 2019.
- ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Anuário Estatístico 2018**. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em: 19 fev. 2019.
- BAENINGER, R. Migrações internas no Brasil: tendências para o século XXI. **Revista NECAT – Núcleo de Estudos de Economia Catarinense**, Florianópolis, SC, v. 4, n. 7, p. 9-22, 2015.
- BAENINGER, R. Rotatividade migratória no Brasil: entre o local e o global. In: CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE POBLACIÓN, 6., 2014, Lima, Peru. **Anais...** ALAP, 2014.
- BAENINGER, R. Rotatividade migratória: um novo olhar para as migrações internas no Brasil. **REMHU – Revista Internacional de Mobilidade Humana**, Brasília, DF, v. 20, n. 39, p. 77-100, 2012a.
- BAENINGER, R. **Fases e faces da migração em São Paulo**. Campinas, SP: Nepo/Unicamp, 2012b.
- BAENINGER, R. **Região, Metrópole e Interior: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes – Brasil, 1980-1996**. 1999. 243f. Tese (Doutorado) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1999.
- BINSZTOK, J. Exploração de petróleo e modificações socioespaciais em Macaé: dilemas e perspectivas. In: MONIÉ, F.; BINSZTOK, J. (org.). **Geografia e geopolítica do petróleo**. Rio de Janeiro, RJ: Mauad X, 2012.
- BRANDÃO, C. A. **Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.
- BRANDÃO, C. A. **A dimensão espacial do subdesenvolvimento: uma agenda para estudos urbanos e regionais**. 2004. 206f. Tese (Livre Docência) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2004.
- CAIADO, A. S. C. Migração e rede urbana: estudo da mobilidade demográfica nas principais aglomerações urbanas do Estado de São Paulo na década de 90. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 14., Caxambu, MG. **Anais...** Belo Horizonte, MG: ABEP, 2004.
- CAMARANO, A. A.; KANSO, S.; FERNANDES, D. A população brasileira e seus movimentos ao longo do século XX. In: CAMARANO, A. A. (org.). **Novo regime demográfico: uma nova relação entre população e desenvolvimento?** Rio de Janeiro, RJ: IPEA, 2014.
- CANO, W. **Novas determinações sobre as questões regional e urbana após 1980**. Campinas, SP: IE/UNICAMP, 2011. (Texto para Discussão, n. 193).

- CANO, W. **Novas determinações sobre a questão regional e urbana após 1980**. Campinas, SP: IE/Unicamp, 1988. (Texto para Discussão, n 193).
- CARAGUATATUBA (SÃO PAULO). **Plano Diretor Municipal**. Caraguatatuba, SP, 2011. Disponível em: <http://www.caraguatatuba.sp.gov.br/pmc/servicos/servicos-a-empresa/plano-diretor/>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- CARAGUATATUBA (SÃO PAULO). **Site**. Caraguatatuba, SP, 2017. Disponível em: www.caraguatatuba.sp.gov.br.
- CARMO, R. L.; MARQUES, C.; MIRANDA, Z. A. I. Dinâmica demográfica, economia e ambiente na zona Costeira de São Paulo. **Textos NEPO 63**, Campinas, SP 2012.
- CBH-LN – COMITÊ DE BACIA HIDROGRÁFICA DO LITORAL NORTE. **Relatório de situação dos recursos hídricos do Litoral Norte**. Ubatuba, SP, 2017. Disponível em: <http://www.sigrh.sp.gov.br/cbhln/documentos#>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- CLEMENTE, C. C. Faces do pré-sal brasileiro: migração, trabalho e sociabilidade. **Revista Idéias**, Campinas, SP, n. 9, p. 41-64, 2014. (Nova Série).
- COCCO, G.; SILVA, G. (org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro, RJ: DP&A, 1999.
- CODESP – COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Porto de Santos: estatísticas**. Santos, SP, 2017. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/estatisticas/>. Acesso em: 19 fev. 2019.
- COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO. **Documentação: estatísticas**. São Sebastião, SP, 2017-2018. Disponível em: http://portoss.sp.gov.br/home/administracao/documentacao/#elf_11_RXN0YXTDg8Ktc3RpY2Fz. Acesso em: 19 fev. 2019.
- CONCESSIONÁRIA TAMOIOS. **História**. São José dos Campos, SP, 2016. Disponível em: <http://concessionariatamoios.com.br/a-rodovia/historia>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA. **Plano de desenvolvimento e zoneamento: Porto de São Sebastião**. São Sebastião, SP, 2009. Disponível em: <http://portoss.sp.gov.br/home/porto/pdz/>. Acesso em: 19 fev. 2019.
- CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2006.
- COSTA, N. B. N.; GURGEL, H. C. Potencialidades e limites dos registros administrativos no estudo dos fluxos migratórios para o Brasil. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, 12., 2017, Porto Alegre, RS. **Anais...** [S. l.]: ANPEGE, 2017. Disponível em: <http://www.enanpege.ggf.br/2017/anais/arquivos/GT%2044/928.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2019.
- COSTA, N. B. N. **Migrações internacionais e refúgio no Brasil entre 2000 e 2014: uma análise espaço-temporal**. 2016. 125f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, DF, 2016.
- COURGEAU, D. Nuevos enfoques para medir la movilidad espacial interna de la población. **Notas de Población**, Santiago de Chile, Chile, n. 50, p. 55-74, 1990.
- CUNHA, I. Conflito ambiental em águas costeiras: relação porto – cidade no canal de São Sebastião. **Ambiente & Sociedade**, Campinas, SP, v. 6, n. 2, p. 83-98, 2003.

DER – DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM. **RIMA – Relatório de impacto ao meio ambiente.** São José dos Campos, SP, 2010 Disponível em: <http://concessionariatamoios.com.br/transparencia>. Acesso em: 19 fev. 2019.

DOMENACH, H.; PICOUET, M. **Las migraciones.** Argentina: Universidad Estadual de Córdoba, 1996.

EMPLASA. **Indicadores.** São Paulo, SP, 2018 Disponível em: <https://www.emplasa.sp.gov.br/RMVPLN>. Acesso em: 18 fev. 2019.

FARIA, V. Cinquenta anos de urbanização no Brasil: tendências e perspectivas. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, SP, n. 29, p. 98-119, 1991.

FELIPE JR., N. F. **Dinâmica econômica e recentes transformações no transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil:** Alguns apontamentos sobre a modernização portuária no Estado de São Paulo. 2012. 311f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, SP, 2012.

FRATUCCI, A. C. A formação e o ordenamento territorial do turismo no Estado do Rio de Janeiro a partir da década de 1970. In: BARTHOLO, R. **Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, RJ: Garamond, 2005.

FUNDAÇÃO SEADE. **Perfil dos Municípios Paulistas.** São Paulo, SP, 2019 Disponível em: <http://www.perfil.seade.gov.br>. Acesso em: 18 fev. 2019.

FUNDAÇÃO SEADE. **A. Interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980).** São Paulo, SP, v. 1, n. 1, 1988. (Coleção Economia Paulista. São Paulo).

GOMES, C.; RESCHILIAN, P. R.; UEHARA, A. Y. Perspectivas do planejamento regional do Vale do Paraíba e litoral norte: marcos histórico e a institucionalização da região metropolitana no Plano de Ação da Macrometrópole Paulista. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, PR, v. 10, n. 1, p. 154-171, 2018.

GONÇALVES, M. F. **As engrenagens da locomotiva:** ensaio sobre a formação urbana paulista. 1998. 339f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1998.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna:** uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo, SP: Edições Loyola, 1992.

HENRIQUE, M. A., SOUZA, A. A. M.; RESCHILIAN, P. R. Duplicação da rodovia dos Tamoios-SP: fluidez e repercussões no espaço regional da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. **Cadernos MetrÓpole**, São Paulo, SP, v. 19, n. 40, p. 799-816, 2017.

IBGE. **Cidades.** Rio de Janeiro, RJ, 2018.

IBGE. **Censo Demográfico 2010.** Rio de Janeiro, RJ, 2010.

IBGE. **Censo Demográfico 2000.** Rio de Janeiro, RJ, 2000.

IBGE. **Censo Demográfico 1991.** Rio de Janeiro, RJ, 1991.

IBGE. **Censo Demográfico 1980.** Rio de Janeiro, RJ, 1980.

IBGE. **Censo Demográfico 1970.** Rio de Janeiro, RJ, 1970.

JAKOB, A. A. E. **Análise sócio-demográfica da constituição do espaço urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no período 1960-2000.** 2003. 234f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2003.

JESUS JR., L. B, SARTI, F.; FERREIRA JR., H. M. Petrobras, política de conteúdo local e maximização de valor para o acionista: uma sugestão de interpretação. **Economia e Sociedade**, Campinas, SP, v. 26, n. 2, p. 369-400, 2017.

LEE, E. S. Uma teoria sobre a migração. In: MOURA, H. (org.). **Migração interna: textos selecionados**. Fortaleza, CE: Banco do Nordeste do Brasil S.A., 1980.

LEE, E. S. A theory on migration. **Demography**, New York, NY, v. 3, n. 1, p. 47-57, 1966.

LUCHIARI, M. T. D. P. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: SERRANO, C.; BRUHNS, H. T.; LUCHIARI, M. T. D. P. (org.). **Olhares contemporâneos sobre o turismo**. Campinas, SP: Papirus Editora, 2000. (Coleção Turismo).

LUCHIARI, M. T. D. P. **Caiçaras, migrantes e turistas: a trajetória da apropriação da natureza no Litoral Norte Paulista (São Sebastião – Distrito de Maresias)**. 1992. 214f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1992.

MARANDOLA JR., E. et al. Crescimento urbano e áreas de risco no litoral norte de São Paulo. **Revista Brasileira de Estudos de População**, Rio de Janeiro, RJ, v. 30, n. 1, p. 35-56, 2013.

MARTINE, G. **A redistribuição da população brasileira durante a década de 80**. Brasília, DF: IPEA, 1994. (Textos para Discussão, n. 329).

MELLO, L. F.; TEIXEIRA, L. R; MELLO, A. Y. I. População e desenvolvimento na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte de São Paulo: desafios atuais e futuros. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 18., 2012, Águas de Lindoia, SP. **Anais...** Belo Horizonte, MG: ABEP, 2012.

MONIÉ, F. As cidades portuárias diante do imperativo de fluidez: território, circulação e reestruturação das hinterlândias dos portos. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (org.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo, SP: Annablume, 2015.

MONIÉ, F. Petróleo, desenvolvimento e dinâmicas espaciais na África Subsaariana. In: MONIÉ, F.; BINSZTOK, J. (org.). **Geografia e geopolítica do petróleo**. Rio de Janeiro, RJ: Mauad X, 2012.

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia, São Paulo, SP**, n. 15, 2012.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, RJ, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006.

MULLINS, P. Tourism urbanization. **International Journal of Urban and Regional Research**, London, v. 15, n. 3, p. 326-342, 1991.

NEGRI, B.; CANO, W.; GONÇALVES, M. F. O processo de interiorização do desenvolvimento e da urbanização no Estado de São Paulo (1920-1980). In: FUNDAÇÃO SEADE. **A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)**. São Paulo, SP, 1988. (Coleção Economia Paulista).

OLIVEIRA, L. C et al. O Programa de Integração Nacional (PIN) junto ao primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (1972/1974). **Revista UNIVAP**, São José dos Campos, SP, v. 13, n. 24, 2006.

PANIZZA, A. C. **Imagens orbitais, cartas e coremas: uma proposta metodológica para o estudo da organização e dinâmica espacial, aplicação ao Município de Ubatuba, Litoral Norte do Estado de São Paulo, Brasil.** 2004. 82f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 2004.

PEREIRA, R. H. M. **Processos socioespaciais, reestruturação urbana e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Campinas.** 2008. 179f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2008.

PETROBRAS. **Pré-sal.** Rio de Janeiro, RJ, 2019. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>. Acesso em: 19 fev. 2019.

PETROBRAS. **Você sabe o que é um FPSO?** Rio de Janeiro, RJ, 2017. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/voce-sabe-o-que-e-um-fpso.htm>. Último acesso em: 19/02/2019.

PETROBRAS. **FPSO Cidade de Ilhabela entra em operação, no campo de Sapinhoá, no pré-sal da Bacia de Santos.** Rio de Janeiro, RJ, 2014. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/fpso-cidade-de-ilhabela-entra-em-operacao-no-campo-de-sapinhoa-no-pre-sal-da-bacia-de-santos.htm>. Acesso em: 19 fev. 2019.

PIQUET, R. P. S.; HASENCLEVER, L.; SHIMODA, E. O desenvolvimento e a política de conteúdo local na indústria petrolífera: visões divergentes. **Revista Tecnologia e Sociedade**, Curitiba, PR, v. 12, n. 24, p. 45-58, 2016.

PIQUET, R. P. S. Os efeitos multiplicadores da indústria brasileira de petróleo. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, PR, n. 123. p. 81-97, 2012a.

PIQUET, R. P. S. Petróleo e desenvolvimento regional no Brasil. In: MONIÉ, F.; BINSZTOK, J. (org.). **Geografia e geopolítica do petróleo.** Rio de Janeiro, RJ: Mauad X, 2012b.

RAIMUNDO, S. **As ondas do litoral norte (SP): difusão espacial das práticas caiçaras e do veraneio no Núcleo Picinguaba do Parque Estadual da Serra do Mar (1966-2001).** 2007. 346f. Tese (Doutorado) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2007.

REIS, H. S. O “espaço portuário” de São Sebastião e o seu lugar na geografia portuária paulista. In: CONGRESO IBEROAMERICANO DE ESTUDIOS TERRITORIALES Y AMBIENTALES, 6., 2014, São Paulo, SP. **Anais...** México, DF: Universidad Nacional Autónoma de México, 2014. Disponível em: <https://docplayer.com.br/3474437-O-porto-de-santos-e-a-revolucao-dos-conteineres.html>. Acesso em: 18 fev. 2019.

RIGOTTI, J. I. Dados censitários e técnicas e análise das migrações no Brasil: avanços e lacunas. In: CUNHA, J. M. P (org). **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo.** Campinas, SP: Nepo/Unicamp, 2011.

ROCHA, R. C. C. **A redistribuição espacial da população de Maricá: uma abordagem a partir da mobilidade e da urbanização.** 2017. 219f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2017.

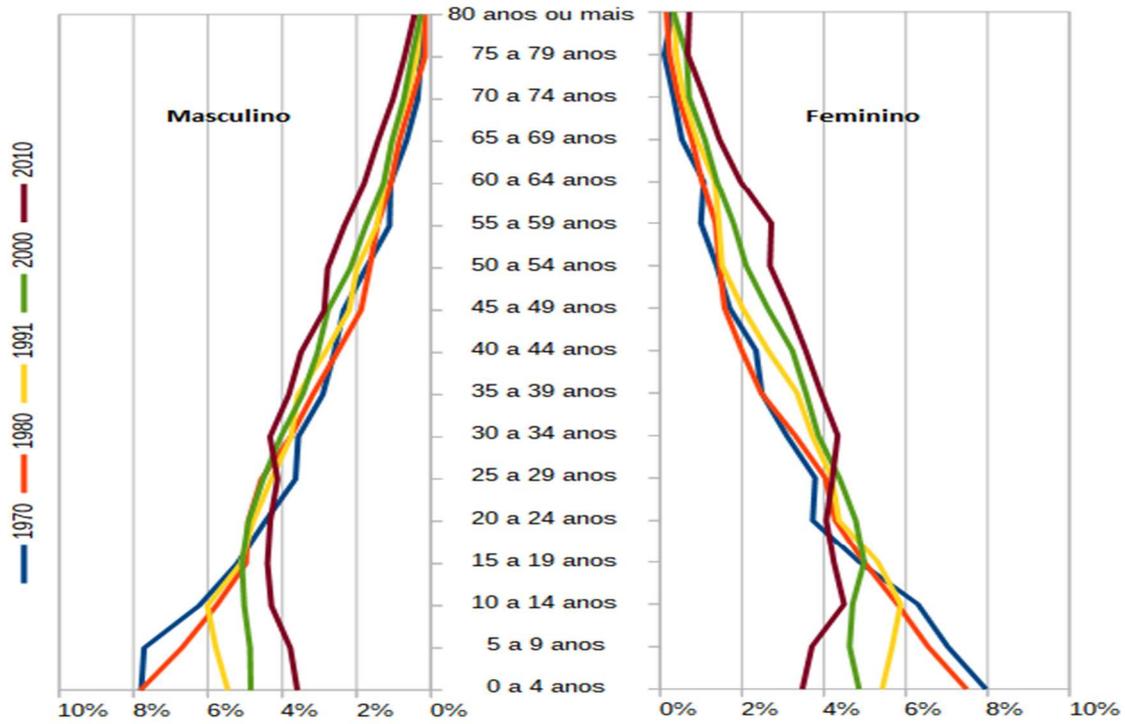
SANTOS, F. M. **Populações em situação de risco ambiental em São Sebastião, Litoral Norte de São Paulo.** 2011. 151f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2011.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** 5. ed. 4. reimp. São Paulo, SP: Edusp, 2018.

- SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**. 5. ed. São Paulo, SP: Edusp, 2008.
- SÃO PAULO (ESTADO). **Lei Complementar n. 1.166, de 9 de janeiro de 2012**. Disponível em:
https://www.emplasa.sp.gov.br/Cms_Data/Sites/EmplasaDev/Files/Conselhos/Vale/Textos/LEI%20COMPLEMENTAR%201166_9JAN2012_VALE.pdf. Acesso em: 18 fev. 2019.
- SÃO SEBASTIÃO (SÃO PAULO). **Lei Complementar de 2017 que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado**. São Sebastião, SP, 2017.
- SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo, SP: Studio Nobel, 1998.
- SERRA, R. V.; GOBETTI, S. W. **Petróleo, royalties e desenvolvimento: Brasil e experiências internacionais**. In: MONIÉ, F.; BINSZTOK, J. (org.). **Geografia e geopolítica do petróleo**. Rio de Janeiro, RJ: Mauad X, 2012.
- SILVA, A. C. **O Litoral Norte do Estado de São Paulo: formação de uma região periférica**. 1975. 251f. Tese (Doutorado) – Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 1975.
- SILVA, J. P. P. **Entre metrópoles: mobilidade espacial da população, heterogeneidades e arranjo regional na aglomeração urbana de Jundiaí-SP**. 2014. 80f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2014.
- SILVA, K. A. A.; CUNHA, J. M. P.; ORTEGA, G. M. Um olhar demográfico sobre a constituição da macrometrópole paulista: fluxos populacionais, integração e complementaridade. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 19, n. 40, pp. 721-748, 2017.
- SILVA, K. A. A. **Circulando entre mares e morros: dinâmica migratória e tecnificação do espaço na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte 1991/2010**. 2014. 188f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2014.
- SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo, SP: Brasiliense, 1973.
- SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 1988.
- TEIXEIRA, L. R. **Megaprojetos no litoral norte paulista: o papel dos grandes empreendimentos de infraestrutura na transformação regional**. 2013. 274f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2013.
- TRANSPETRO. **Gás Natural: malha de gasodutos em números**. Rio de Janeiro, RJ, 2016. Disponível em http://www.transpetro.com.br/pt_br/areas-de-negocios/gas-natural.html. Acesso em: 18 fev. 2019.
- TRANSPETRO. **Relatório ambiental preliminar**. Rio de Janeiro, RJ, 2011.
- TURRA, A. et al. Avaliação de impacto ambiental sob uma abordagem ecossistêmica: ampliação do porto de São Sebastião. **Ambiente & Sociedade**, São Paulo, SP, v. 20, n. 3, p. 159-178, 2017.
- VILLEN, P. M. **A imigração na modernização dependente: “braços civilizatórios” e atual configuração polarizada**. 2015. 284f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2015.

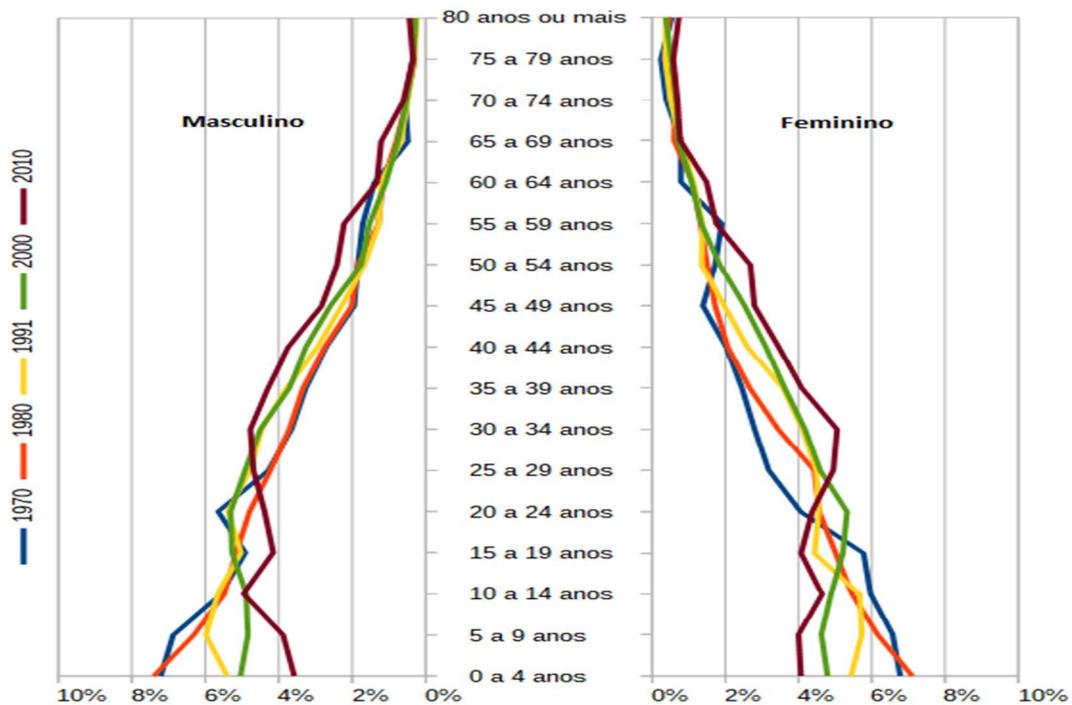
ANEXOS

ANEXO I – Estruturas Etárias de municípios do litoral norte paulista entre 1970 e 2010, por município



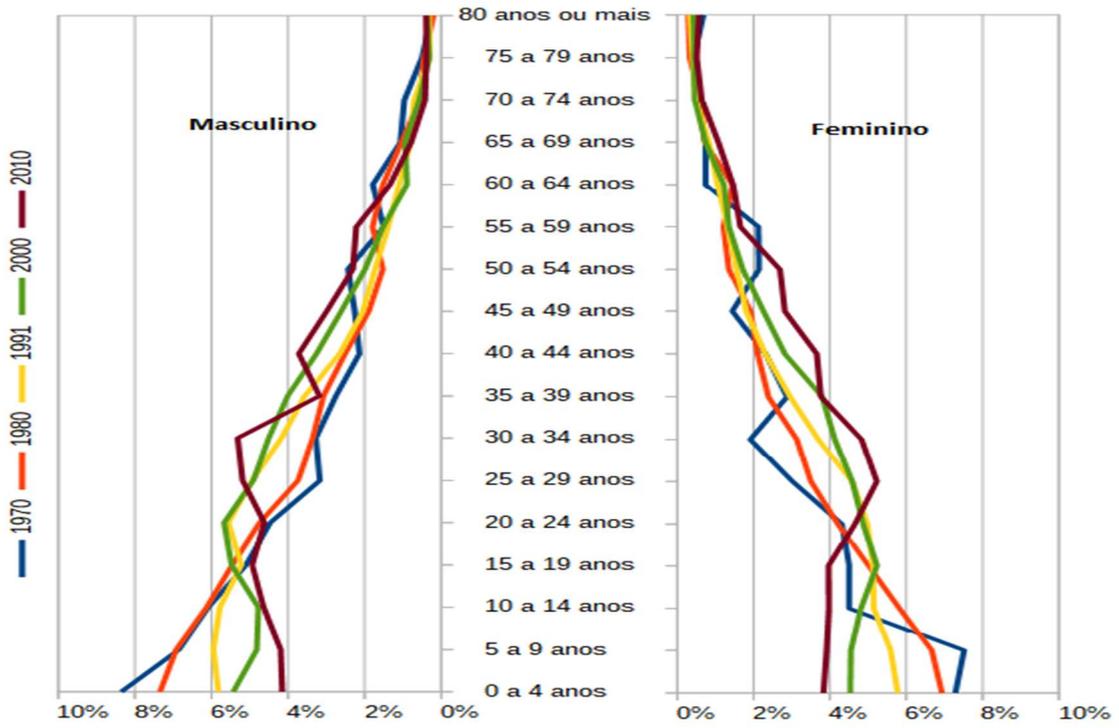
Caraguatatuba

Fonte: IBGE (Censos Demográfico, 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).



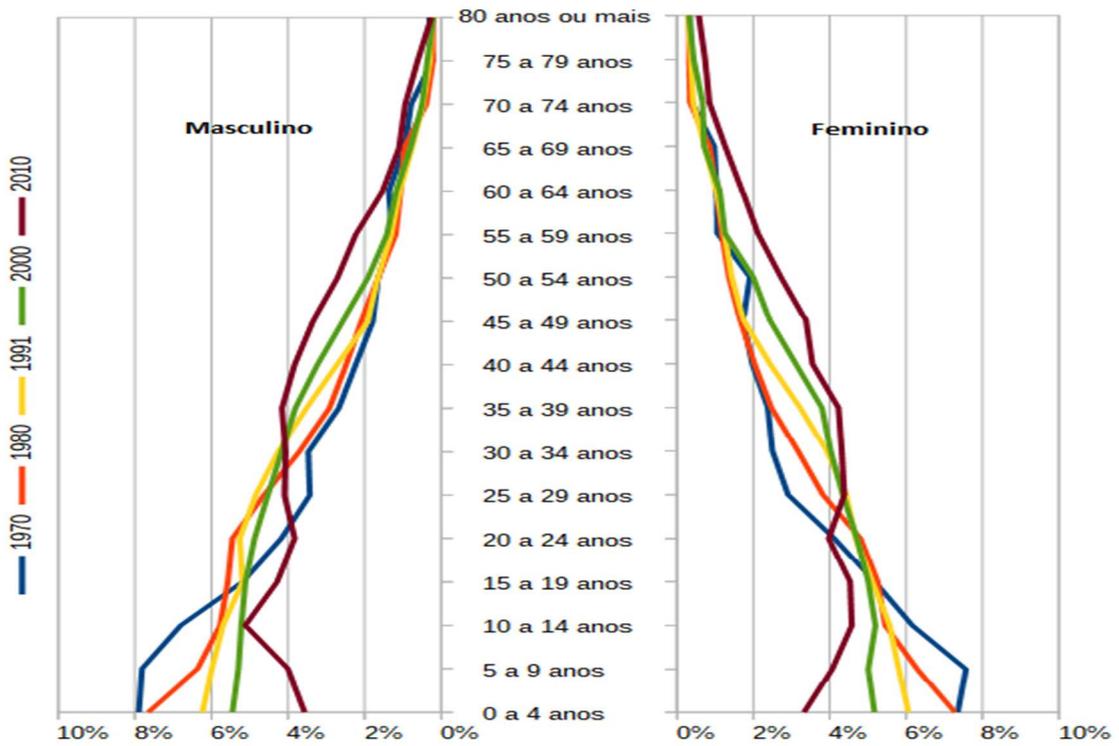
São Sebastião

Fonte: IBGE (Censos Demográfico, 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).



Ilhabela

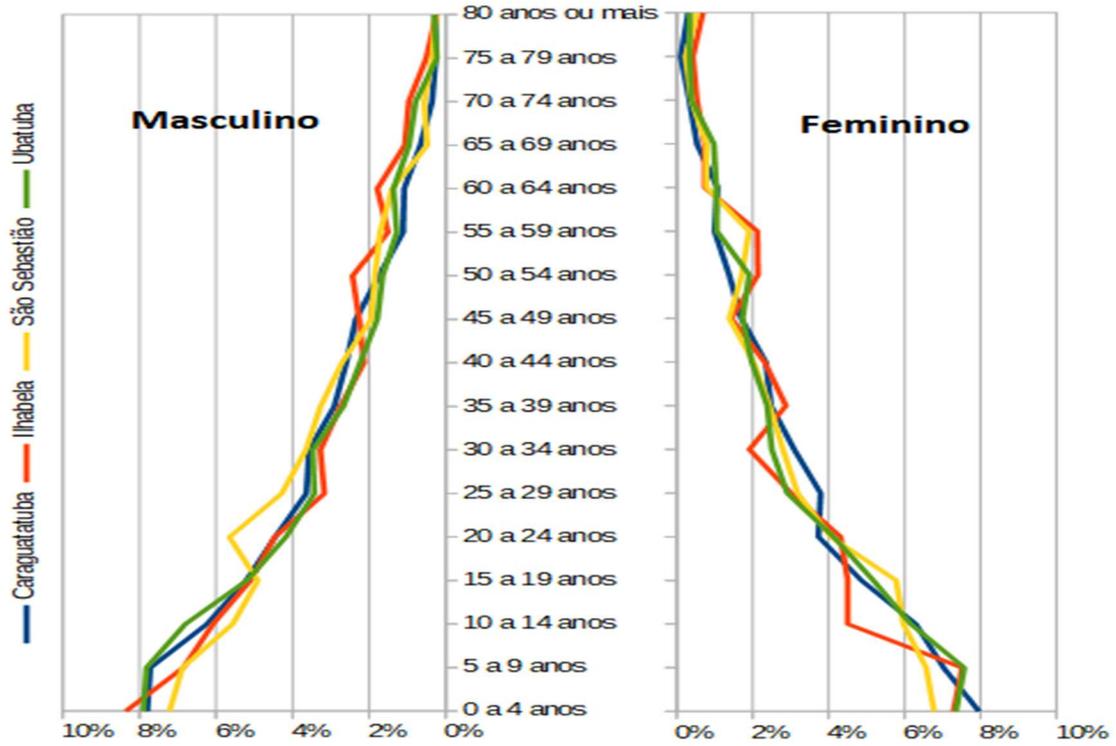
Fonte: IBGE (Censos Demográfico, 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).



Ubatuba

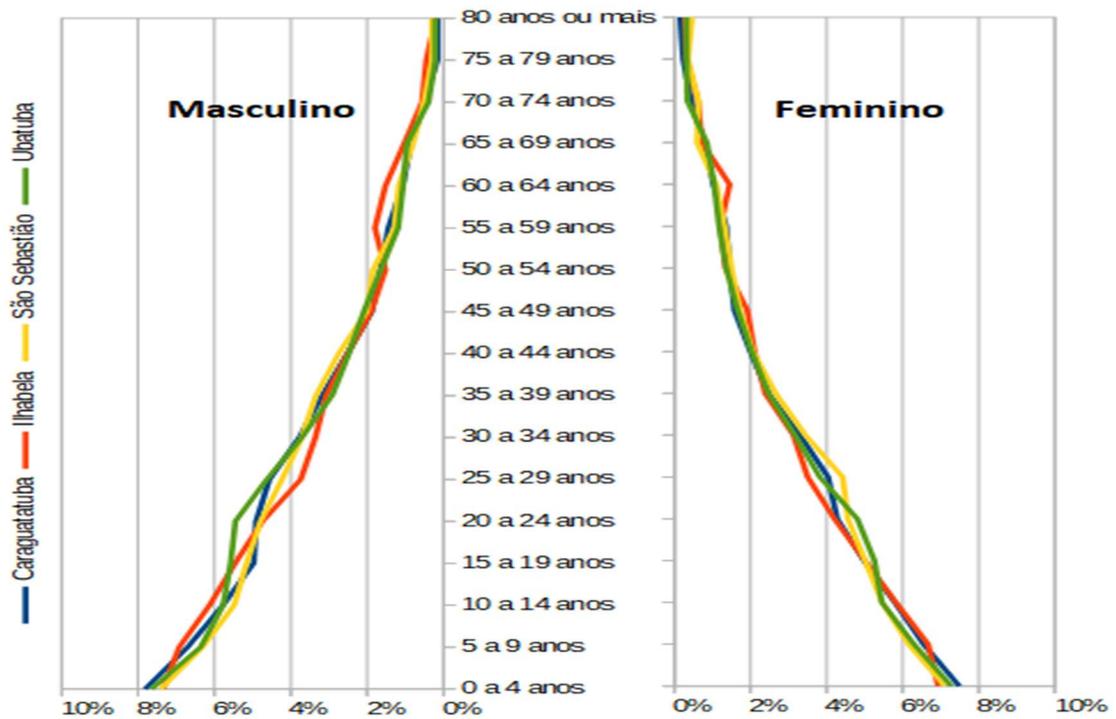
Fonte: IBGE (Censos Demográfico, 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

ANEXO I – Estruturas Etárias de municípios do litoral norte paulista entre 1970 e 2010, por ano



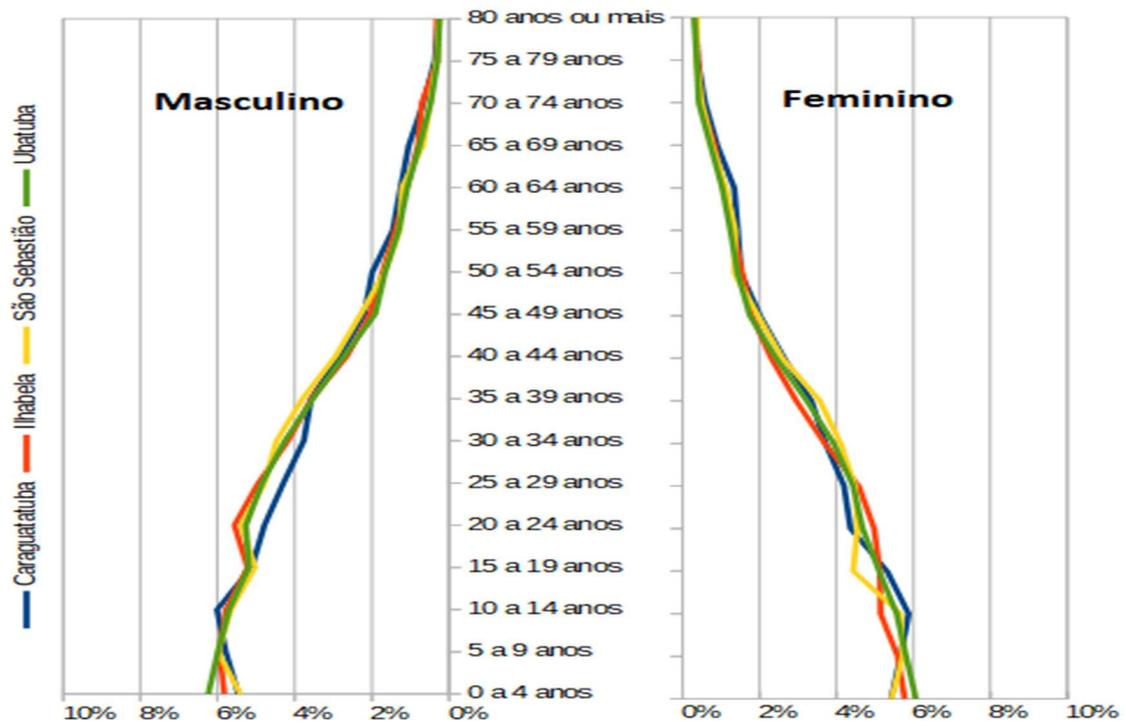
1970

Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 1970).



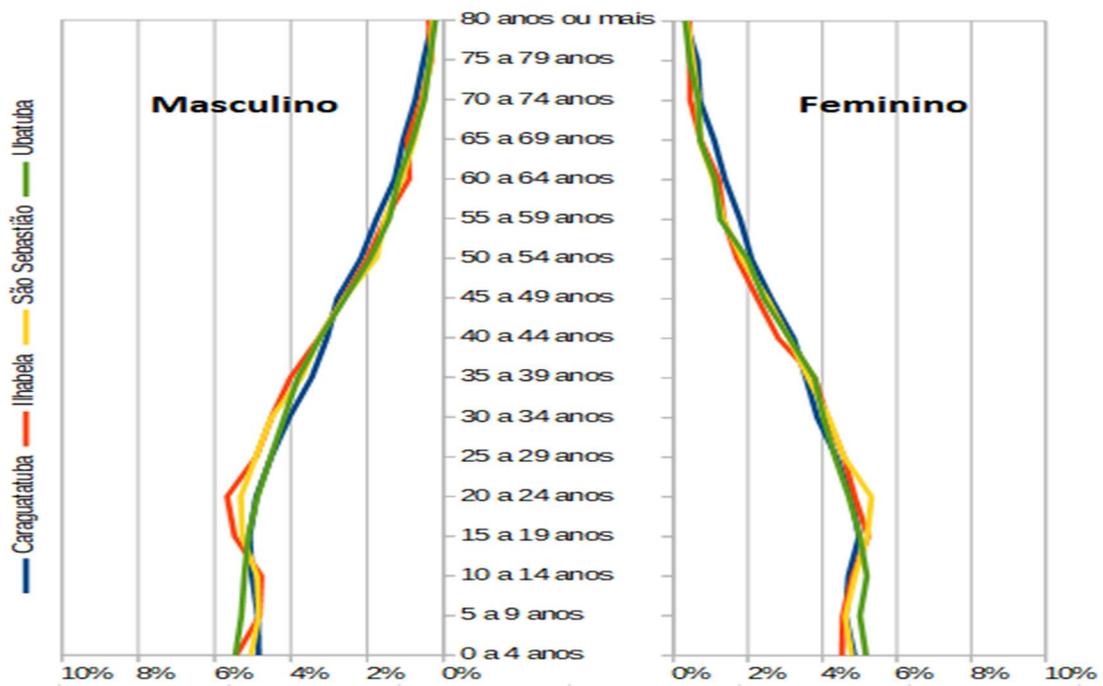
1980

Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 1980).



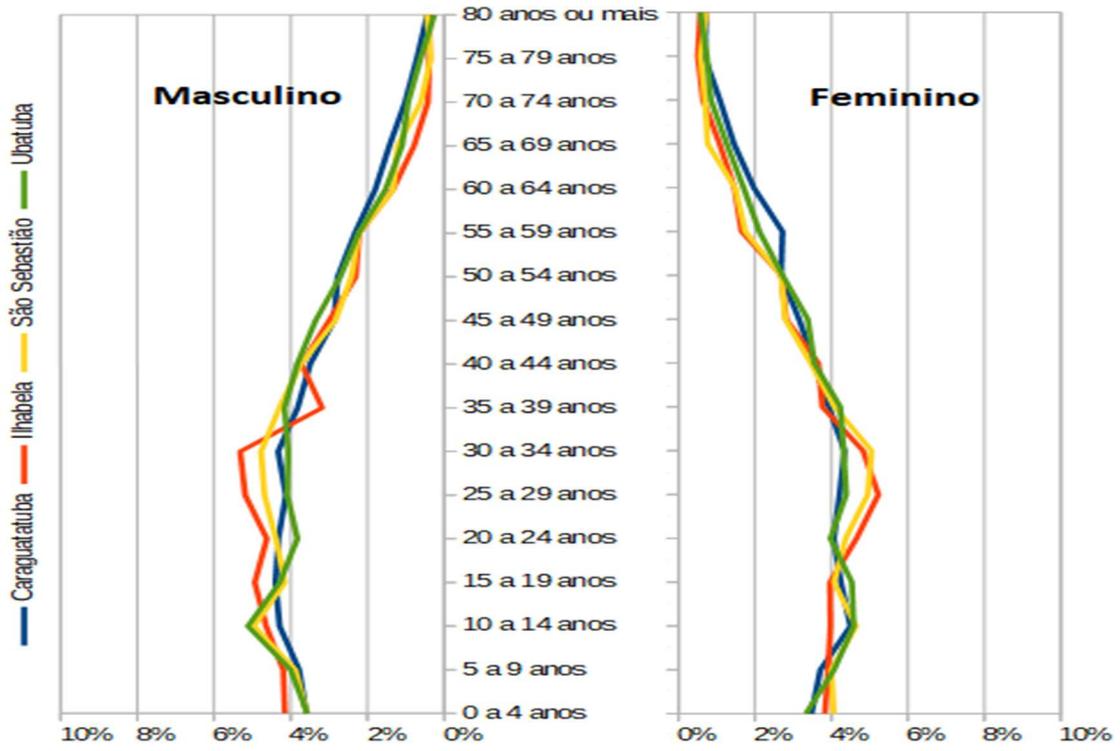
1991

Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 1991).



2000

Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 2000).



2010

Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 2010).

ANEXO II – Lista de ocupações selecionadas pela CBO para análise de vínculos empregatícios através da base de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)

Base de dados: RAIS - Ministério do Trabalho e Emprego

Site consultado:

<http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/BuscaPorEstrutura.jsf>. Acesso em: 23 nov. 2018.

Ocupações relativas ao setor de petróleo e gás (código + nome da ocupação)

1222-05 – Diretor de produção e operações da indústria de transformação, extração mineral e utilidades

1412-05 – Gerente de produção e operações

3011-15 – Técnico químico de petróleo

3112-05 – Técnico em petroquímica

3115-15 – Técnico de utilidade (produção e distribuição de vapor, gases, óleos, combustíveis, energia)

7113-05 – Operador de sonda de percussão

7113-10 – Operador de sonda rotativa

7113-15 – Sondador (poços de petróleo e gás)

7113-20 – Sondador de poços (exceto de petróleo e gás)

7113-25 – Plataformista (petróleo)

7113-30 – Torrista (petróleo)

7813-05 – Operador de veículos subaquáticos controlados remotamente

8101-05 – Mestre (indústria petroquímica e carboquímica)

8110-05 – Operador de processos químicos e petroquímicos

8110-10 – Operador de sala de controle de instalações químicas, petroquímicas e afins

8115-05 – Operador de painel de controle (refinação de petróleo)

8115-10 – Operador de transferência e estocagem - na refinação do petróleo

8131-05 – Cilindrada (petroquímica e afins)

8131-10 – Operador de calandra (química, petroquímica e afins)

8131-15 – Operador de extrusora (química, petroquímica e afins)

8131-20 – Operador de processo (química, petroquímica e afins)

8131-25 – Operador de produção (química, petroquímica e afins)

8131-30 – Técnico de operação (química, petroquímica e afins)

Ocupações relativas ao setor turístico (código + nome da ocupação)

1415-05 – Gerente de hotel

- 1415-10 – Gerente de restaurante
- 1415-20 – Gerente de pensão
- 1415-25 – Gerente de turismo
- 5114-05 – Guia de turismo
- 5115-05 – Condutor de turismo de aventura
- 5115-10 – Condutor de turismo de pesca
- 5131-10 – Mordomo de hotelaria
- 5131-15 – Governanta de hotelaria
- 5133-15 – Camareiro de hotel
- 5134-05 – Garçom
- 5134-10 – Garçom (serviços de vinhos)
- 5134-25 – Copeiro
- 5243-05 – Vendedor ambulante

Ocupações relativas ao setor portuário (código + nome da ocupação)

- 2151-05 – Agente de manobra e docagem
- 2151-10 – Capitão de manobra da marinha mercante
- 2151-15 – Comandante da marinha mercante
- 2151-20 – Coordenador de operações de combate à poluição no meio aquaviário
- 2151-25 – Imediato da marinha mercante
- 2151-30 – Inspetor de terminal
- 2151-35 – Inspetor naval
- 2151-40 – Oficial de quarto de navegação da marinha mercante
- 2151-45 – Prático de portos da marinha mercante
- 2151-50 – Vistoriador naval
- 2152-05 – Oficial superior de máquinas da marinha mercante
- 2152-10 – Primeiro oficial de máquinas da marinha mercante
- 2152-15 – Segundo oficial de máquinas da marinha mercante
- 2152-20 – Superintendente técnico no transporte aquaviário
- 3412-05 – Contramestre de cabotagem
- 3412-10 – Mestre de cabotagem
- 3412-35 – Técnico em sinalização náutica
- 3412-40 – Técnicos em manobras em equipamentos de convés
- 3412-50 – Auxiliar técnico de sinalização náutica

3413-10 – Condutor de máquinas

3413-15 – Eletricista de bordo

3413-20 – Condutor de máquinas (bombeador)

3413-25 – Condutor de máquinas (mecânico)

5132-25 – Cozinheiro de embarcações

5173-35 – Guarda portuário (Agente da guarda portuária, Inspetor de guarda portuária, Rondante de guarda portuária)

7832-10 – Carregador (armazém)

7832-20 – Estivador

7832-30 – Bloqueiro (trabalhador portuário)

7832-35 – Trabalhador portuário de capatazia

9142-05 – Mecânico de manutenção de motores e equipamentos navais