UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO

DANIELLA DE SOUZA MARCONDES

**Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional
caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950**

São Paulo
2018

DANIELLA DE SOUZA MARCONDES

**Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional
caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950**

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo.

Versão corrigida contendo as alterações solicitadas pela comissão julgadora em 18 de outubro de 2018. A versão original encontra-se em acervo reservado na Biblioteca da EACH/USP e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP (BDTD), de acordo com a Resolução CoPGr 6018, de 13 de outubro de 2011.

Área de concentração:
Conhecimento e Tendências

Orientador:
Prof. Dr. Sidnei Raimundo

São Paulo
2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)

CRB 8 - 4936

Marcondes, Daniella de Souza

Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950 / Daniella de Souza Marcondes ; orientador, Sidnei Raimundo. – 2018.

278 p. : il

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-Graduação em Turismo, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo
Versão corrigida

1. Turismo - Ilha Bela (SP). 2. Comunidade litorânea.
3. Áreas de conservação - Ilha Bela (SP). I. Raimundo, Sidnei, orient. II. Título.

CDD 22.ed. – 910.98161

Nome: MARCONDES, Daniella de Souza

Título: Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo.

Área de concentração:
Conhecimento e Tendências

Aprovada em: 18/10/2018

Banca Examinadora

Prof^a. Dr^a. Eliane Simões
Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr. Davis Gruber Sansolo
Universidade Estadual de São Paulo

Prof. Dr. Antonio Carlos Sarti
Universidade de São Paulo, Escola de Artes, Ciências e Humanidades

À minha mãe que tanto me faz falta.

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai pelo apoio incondicional.

Ao meu companheiro Alain Briatte Mantchev que esteve comigo desde o primeiro dia, me escutando com toda paciência e por produzir lindos mapas.

Aos amigos e família que me acompanharam nessa trajetória e entenderam os momentos de ausência.

As minhas queridas Paula Lopez, Carla Beatriz e Maria Raquel pelas inúmeras acolhidas nas minhas idas a São Paulo, sem esquecer do meu irmão Rodrigo Marcondes.

Ao Sidnei Raimundo que me orientou com imensa dedicação desde nosso primeiro encontro. Obrigada Sidão!!

Aos amigos que Castelhanos me deu de presente:

Ao Coletivo do Turismo de Base Comunitária dos Castelhanos pela coragem e dedicação, em especial a Paula Carolina Pereira, Thalita Tomazetti, Ana Duék e Alex Damico.

Aos membros da CTEcoturismo pelos muitos anos de trabalho, em especial a Joana Fava Alves pelos muitos momentos de conversa e aprendizagem.

À todos que contribuíram revivendo suas histórias, especialmente a Wanda Maldonado e Carolina Bio Poletto.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pelo fomento recebido, de extrema importância para o desenvolvimento da pesquisa.

E, finalmente, aos queridíssimos amigos da comunidade tradicional da Praia de Castelhanos: Vivian Gonçalves, Aline Gonçalves, Thiago Gonçalves, Irineu de Souza Lúcio e família, João de Souza Lúcio, André Ricardo, Fernando Rangel, Erinaldo da Silva, Cilene e Áureo e família e Arlindo de Souza e todos os demais moradores da Lagoa e Ribeirão.

Obrigada pela acolhida, pelo carinho, pelos cafés, pela hospitalidade e por todo aprendizado que me proporcionaram com suas histórias de vida.

RESUMO

MARCONDES, Daniella de Souza. **Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950**. 2018. 278 p. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. Versão original.

O histórico de criação das áreas protegidas no Estado de São Paulo acompanhou o movimento mundial de preservação da biodiversidade *stricto sensu*, em lugares ocupados por povos e comunidades tradicionais, causando inúmeros conflitos decorrentes de diversas naturezas. Se por um lado a implantação dessas áreas tolheu o modo de vida desses habitantes, por outro lado imputou novos usos e funções aos recursos naturais tradicionalmente utilizados para a reprodução socioeconômica e cultural. Os territórios tradicionais estão inseridos em áreas de grande fragilidade natural e dotados de riqueza histórico-cultural extremamente cobiçada pelo turismo hegemônico. O Parque Estadual de Ilhabela, localizado no litoral norte de São Paulo, incorporou no perímetro da área protegida, e em sua Zona de Amortecimento, os territórios tradicionais. As vilas caiçaras do Canto da Lagoa e do Canto do Ribeirão formam as comunidades tradicionais caiçaras da Praia de Castelhanos (leste da Ilha), cenário de uma série de conflitos pela disputa de territórios entre a comunidade tradicional, a unidade de conservação, o mercado de terras, a gestão municipal e, nos últimos 15 anos, pelo turismo. A disputa está centrada nos investidores externos se apropriando de recursos e espaços de uso comum do caiçara e que passam a serem comercializados com vistas ao desenvolvimento de gestão exógena. Por meio da análise dos documentos, da observação participante e da pesquisa-ação, o presente estudo apresenta as questões relacionadas ao turismo praticado que beneficia a propriedade individual por meio do uso dos recursos naturais na Praia de Castelhanos, controverso aos objetivos da função social dos bens comuns, e que têm levado a descaracterização da paisagem cultural do local. Por fim, verifica a possibilidade de desenvolvimento de caráter endógeno, pautado na valorização do saber-fazer com o Turismo de Base Comunitária (TBC).

Palavras-chave: Conflitos socioambientais. Unidades de conservação. Comunidades tradicionais caiçaras. Turismo e veraneio. Praia de Castelhanos - Ilhabela/SP.

ABSTRACT

MARCONDES, Daniella de Souza. **Conflicts caused by tourism and residential tourism on traditional *caiçara* territory on the Castelhanos Beach after the 1950s.** 2018. 278 p. Dissertation (Master of Science) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, São Paulo, 2018. Original version.

The history of creation of protected areas in the State of São Paulo followed the global movement of biodiversity preservation *stricto sensu*, in places occupied by traditional populations, creating numerous conflicts of various kinds. If, on the one hand, implementing these areas has impaired these inhabitants' lifestyle, on the other, it has attributed new usages and functions to the natural resources traditionally used for socio-economic and cultural reproduction. Traditional territories are inserted on areas of great natural fragility that are gifted with historical and cultural wealth, which are extremely coveted by the hegemonic tourism. The Ilhabela State Park, located in the northern coast of São Paulo, has incorporated within the protected area, and its surrounding areas, traditional territories. The *caiçara* villages Canto da Lagoa and Canto do Ribeirão compose the traditional *caiçara* communities in the Castelhanos Beach (east of the island), which are the scenario of a series of conflicts due to the dispute for territories among the traditional community, the conservation unit, the land market, the municipal administration and, in the last 15 years, by the tourism. The dispute is focused on the external investors taking on resources and places that were considered common goods by the *caiçara* people and that started to be marketed aiming at a development of external management. Through the analysis of documents, participant observation and action research, this study presents the issues related to the tourism exercised, which benefits individual property through the use of natural resources on the Castelhanos Beach and is opposed to the objectives of the social function of common goods, and which has led to the disfiguration of the local environment's cultural landscape. Lastly, the study verifies the possibility of endogenous development, guided by the insertion of *caiçara* people along with the valuation of the traditional *know-how* through the Community-based Tourism.

Keywords: Socio-environmental conflict. Conservation units. Traditional *caiçara* communities. Tourism and residential tourism. Castelhanos Beach – Ilhabela/SP.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do Arquipélago de Ilhabela.....	24
Figura 2 - Localização da Praia de Castelhanos na Baía de mesmo nome	29
Figura 3 - Vila caiçara do Canto do Ribeirão.....	32
Figura 4 - Vila caiçara do Canto da Lagoa	32
Figura 5 - Locais mais visitados pelo turista em Ilhabela	102
Figura 6 - O melhor de Ilhabela do ponto dos entrevistados	103
Figura 7 - Loteamentos da costa oceânica sem acesso	106
Figura 8 - Condições de conservação da Estrada Perequê-Castelhanos em 2007	128
Figura 9 - Veículos na Beira Mar – anterior a implantação do estacionamento	144
Figura 10 - Estacionamento da Praia de Castelhanos sob a gestão da Associação Castelhanos Vive em 2017.....	148
Figura 11 - Embarcações das agências de turismo no mar	168
Figura 12 - Embarque de turistas das agências no Canto da Lagoa.....	168
Figura 13 - Loteamento Vila Reale e Balneário Castelhanos de acordo com as leis nº 28/68 e nº 43/78	176
Figura 14 - Supostas propriedades na Praia de Castelhanos	178
Figura 15 - Concentração de turistas nos restaurantes do Meio da Praia.....	191
Figura 16 - Visita ao cerco de pesca – experiência no Turismo de Base Comunitária	201

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Lista de entrevistados e ocupação	84
Tabela 2 - Receita orçamentária de Ilhabela entre 2008 – 2017	99
Tabela 3 - Relação das leis municipais para urbanização turística em Castelhanos	121
Tabela 4 - Relação de embarcações que operam o turismo marítimo	167
Tabela 5 - Relação de empreendimentos ligados ao turismo.....	187
Tabela 6 - Histórico dos empreendimentos comerciais.....	190

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Demonstrativo mensal da visitação em 2013	140
Gráfico 2 - Total de visitantes utilizando veículos próprios e veículos de turismo ...	154
Gráfico 3 - Total de viagens dos veículos de turismo entre 2009 a 2011	155
Gráfico 4 - Total de viagens dos veículos de turismo entre 2013 a 2017	156
Gráfico 5 - Agências de receptivo credenciadas no PEIb entre 2013 a 2017.....	157
Gráfico 6 - Visitação anual por agência credenciada no exercício de 2014/2015 ...	160
Gráfico 7 - Sazonalidade do turismo em 2015	161
Gráfico 8 - Visitação na Praia de Castelhanos entre 2009 a 2011	164
Gráfico 9 - Visitação na Praia de Castelhanos entre 2013 a 2017	165
Gráfico 10 - Comparativo das casas de veraneio nas vilas caiçaras	192
Gráfico 11 -Análise Demográfica da Praia de Castelhanos entre 1951 a 2018.....	194

LISTA DE ABREVIATURAS

AATI	Associação das Agências de Turismo de Ilhabela
AJI	Associação dos Jipeiros de Ilhabela
APA-LN	Área de Proteção Ambiental Marinha do Litoral Norte
APP	Áreas de Preservação Permanente
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Mundial
CC-PEIb	Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela
CCT	Setor de Conservação Ambiental e Cultural – Comunidades Tradicionais
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CMDSA	Conselho Municipal de Desenvolvimento Socioambiental de Ilhabela
CMMA	Conselho Municipal de Meio Ambiente
CMMAD	Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
COMTUR	Conselho Municipal de Turismo
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico Tombamento da Serra do Mar
COTEC	Comissão Técnico-Científica do Instituto Florestal
CTEcoturismo	Câmara Técnica de Ecoturismo
DER	Departamento de Estradas de Rodagem

EACH	Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo
FF	Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo
GERCO – LN	Gerenciamento Costeiro do Litoral Norte
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IF	Instituto Florestal
IIS	Instituto Ilhabela Sustentável
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto sobre Serviço
MP	Ministério Público do Estado de São Paulo
MPF	Ministério Público Federal
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
P&G	Petróleo e Gás
PAmb	Polícia Militar Ambiental
PDDSA	Plano Diretor de Desenvolvimento Socioambiental
PEIb	Parque Estadual de Ilhabela
PESM	Parque Estadual da Serra do Mar
PGA	Plano de Gestão Ambiental

PGT	Plano Gestor de Turismo
PM	Polícia Militar
PMI	Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela
PMMA	Plano Municipal para a Conservação e Recuperação da Mata Atlântica
PM-PEIb	Plano de Manejo do Parque Estadual de Ilhabela
PN	Portaria Normativa
PNMA	Política Nacional do Meio Ambiente
PNPCT	Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais
PPMA	Projeto de Preservação da Mata Atlântica
PUT	Plano de Uso Tradicional
RDS	Reserva de Desenvolvimento Sustentável
RESEX	Reserva Extrativista
SEMA	Secretaria Especial do Meio Ambiente
SMA	Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
SUDELPA	Superintendência do Desenvolvimento do Litoral Paulista
TAUS	Termo de Autorização do Uso Sustentável
TBC	Turismo de Base Comunitária

TEBAR	Terminal Almirante Barroso
UC	Unidade de Conservação
UICN	União Internacional para a Conservação da Natureza
UNESCO	Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura
USP	Universidade de São Paulo
UTGCA	Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato
Z1AEP	Área Especialmente Protegida
ZA	Zona de Amortecimento
ZEE	Zoneamento Ecológico e Econômico
ZHC	Zona Histórico-Cultural
ZIE	Zona de Interesse Específico
ZR1	Zona de Alta Restrição
ZRT	Zona de Restrição Total à Ocupação
ZU2	Zona Urbana de Baixa Restrição
ZUI	Zona Urbana de Restrição Geotécnica e Ecológica
ZUI	Zona de Uso Intensivo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 ÁREA DE ESTUDO	24
2.2 A PRAIA DE CASTELHANOS E AS VILAS CAIÇARAS.....	28
3 BASES CONCEITUAIS	34
3.1 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO.....	34
3.2 OS POVOS E COMUNIDADES TRADICIONAIS E OS CONFLITOS NAS ÁREAS PROTEGIDAS	44
3.3 O TERRITÓRIO, A TERRITORIALIDADE E A DESTERRITORIALIZAÇÃO ...	55
3.4 OS NOVOS PARADIGMAS DO DESENVOLVIMENTO.....	64
4 METODOLOGIA	77
4.1 PARTICIPAÇÃO EM REUNIÕES E VIVÊNCIA DE CAMPO	78
4.2 PESQUISA DOCUMENTAL E BIBLIOGRÁFICA.....	81
4.3 ENTREVISTAS	83
4.4 SISTEMATIZAÇÃO DOS RESULTADOS DA PESQUISA	85
5 RESISTÊNCIAS E VIVÊNCIAS CAIÇARAS FRENTE AO TURISMO E O VERANEIO.....	87
5.1 O DESENVOLVIMENTO DO LITORAL NORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO E O TURISMO EM ILHABELA.....	87
5.2 O PARQUE ESTADUAL DE ILHABELA	104
5.2.1 DA ESTRADA PEREQUÊ-CASTELHANOS À ESTRADA-PARQUE DOS CASTELHANOS ..	115
5.2.2 A GESTÃO DA ESTRADA-PARQUE DOS CASTELHANOS	127
5.2.3 A OPERAÇÃO TURÍSTICA DA ESTRADA-PARQUE DOS CASTELHANOS	153
5.3 O DESENVOLVIMENTO NA PRAIA DE CASTELHANOS.....	162
5.3.1 A VISITAÇÃO NA PRAIA DE CASTELHANOS E OS INSTRUMENTOS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL.....	162

5.3.2 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA	174
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	203
REFERÊNCIAS.....	208
APÊNDICE A – Mapa de uso e ocupação tradicional	227
APÊNDICE B – A vila caiçara do Canto da Lagoa	228
APÊNDICE C – A vila caiçara do Canto do Ribeirão	229
APÊNDICE D – Mapa de uso e ocupação do turismo e do veraneio.....	230
APÊNDICE E - Conjunto de leis incidentes no território.....	231
APÊNDICE F - Mapa dos conflitos decorrentes do uso e ocupação do turismo e do veraneio	232
APÊNDICE G – Linha do tempo	233
ANEXO A - Mapa do Plano de Manejo do Parque Estadual de Ilhabela	235
ANEXO B - Autorização COTEC.....	236
ANEXO C- Autorização Plataforma Brasil	239
ANEXO D - Autorização das Entrevistas	244
ANEXO E - Atas das reuniões da Câmara Técnica de Ecoturismo	247
ANEXO F - Leis Municipais de Ilhabela	261
ANEXO G - Grilagem avança nas terras de Ilhabela.....	273
ANEXO H - Proposta de ordenamento para jipes comerciais	274
ANEXO I - Ata CC-PEIb – Revisão PN nº221/2014	275

1 INTRODUÇÃO

Anterior a apresentação do conteúdo desenvolvido, entende-se necessário a elaboração de um breve descritivo do processo de ingresso no mestrado e da escolha do objeto da pesquisa, assim como da minha vivência.

Movida pela necessidade de estudar e analisar mais seriamente as comunidades tradicionais, seus territórios e conflitos, em especial as comunidades caiçaras do arquipélago de Ilhabela, iniciei minhas atividades acadêmicas no primeiro semestre de 2015, como aluna especial. Durante este período dedicado à academia, os anseios preambulares foram sendo transformados no projeto de pesquisa e, no início de 2016, ingressei como aluna regular no Programa do Mestrado Acadêmico em Turismo, sob a orientação do prof. Dr. Sidnei Raimundo que me acompanhou durante esse período de busca e questionamentos.

A princípio, o projeto de pesquisa para proposta de mestrado contemplava analisar o desenvolvimento do Turismo de Base Comunitária (TBC) como uma alternativa para o fortalecimento das comunidades tradicionais caiçaras da Praia de Castelhanos.

Contudo, com o início das atividades como aluna regular e o amadurecimento conquistado como aluna especial, nos meses que se sucederam com leituras, participação em atividades complementares, frequentes visitas à Praia de Castelhanos e outras comunidades tradicionais, conversas com técnicos, comunitários e acadêmicos e, por fim, muita observação e reflexão, foram identificadas as limitações dos objetivos propostos e a importância do aprofundamento em outras frentes, o que direcionou para reformulação da proposta original voltando para uma análise mais ampla sobre o território tradicional e o desenvolvimento local.

Com relação à escolha do objeto, as questões relacionadas às comunidades caiçaras do Litoral Norte, os fatores de expropriação do território tradicional e o desenvolvimento promovido pelo turismo convencional sempre me inquietaram. O interesse pelo tema vem dos momentos de vivência da infância e adolescência em Ilhabela. Mais tarde, como bacharel em turismo, o aprofundamento nas questões a respeito dos conflitos fundiários, a relação com o território e o turismo foram objetos

de constantes discussões. Nesse sentido, os laços se estreitaram ainda mais quando, em 2010, fui contratada como servidora pública municipal, na função de técnica em turismo, para também coordenar e desenvolver projetos voltados ao desenvolvimento do turismo nas comunidades caiçaras do arquipélago de Ilhabela.

Na medida em que as incongruências advindas dos trabalhos técnicos desenvolvidos surgiam, como, por exemplo, as questões relacionadas à falta de políticas públicas, ao privilégio concedido à interesses privados, à luta pelo território tradicional, à pressão imobiliária, ao aumento da desigualdade social, às transformações causadas pelo desenvolvimento do turismo de gestão exógena e à invisibilidade da comunidade percebia-se, por outro lado, o aumento da participação social, da resistência comunitária, do fortalecimento das lideranças e das associações locais.

A escolha para pesquisar tais questões na Praia de Castelhanos, por sua vez, foi baseada na importância econômica do local, desde os ciclos da cana-de-açúcar e do café e, mais recentemente, no papel que desempenha no contexto turístico enquanto um dos atrativos naturais mais visitados do arquipélago e consequente palco de conflitos de uso e ocupação *no* e *do* território tradicional.

Ao longo dos últimos oito anos, atuo como voluntária da Câmara Técnica de Ecoturismo do Conselho do Parque Estadual de Ilhabela, grupo técnico que desenvolve e executa projetos nos temas relacionados ao uso público na Unidade de Conservação (UC) e nas comunidades tradicionais.

No Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), durante a gestão 2016–2017, a convite das lideranças e articulações das associações das comunidades tradicionais do Bonete e da Baía dos Castelhanos, participei ativamente como suplente da vaga “Comunidades Tradicionais” representando as 17 comunidades tradicionais do arquipélago de Ilhabela. O papel desempenhado nesse fórum consistiu na representação técnica dessas comunidades e de seus interesses, pois devido a dependência em condições climáticas favoráveis, os moradores ficam impossibilitados de manter uma presença assídua nas reuniões.

Nos últimos dois anos, em decorrência do envolvimento nos trabalhos acima descritos, venho atuando como técnica da Associação Castelhanos Vive, criada pelas vilas caiçaras da Praia de Castelhanos, tendo desempenhado papel similar para a

Associação Bonete Sempre, da Praia do Bonete e Associação Amor Castelhanos, representante das comunidades da Baía dos Castelhanos. Destaca-se o desenvolvimento de ações de organização técnico burocrática, participação em reuniões com o poder público municipal, estadual e Procuradoria Federal para encaminhamento das demandas de construção de passarelas, instalação de placas solares, implantação da área do estacionamento na Praia de Castelhanos, implantação de saneamento, entre tantas outras.

Como resultado da participação nessas reuniões e visitas a Castelhanos, em 2017, juntamente com uma equipe interdisciplinar de voluntários e a comunidade local desenvolvi o Projeto de Turismo de Base Comunitária nos Castelhanos (www.castelhanos.org). O projeto propunha a organização comunitária e a implementação de atividades protagonizadas pelos caiçaras. Atualmente, o grupo é formado por aproximadamente 15 comunitários e oferece experiências autênticas para turistas interessados em conhecer a cultura e história local.

Como reflexo do processo de fortalecimento relatado, a partir desse momento, rediscute-se localmente o uso dos recursos naturais e sua interface com a conservação, com os territórios tradicionais caiçaras e com o desenvolvimento de gestão exógena.

Historicamente, a criação das áreas protegidas esteve diretamente relacionada à preservação da beleza cênica pautada na preocupação com a proteção da biodiversidade em ambientes naturais intocados e desabitados, inspirada nas áreas protegidas dos Estados Unidos (DIEGUES, 2000, 2008; ADAMS, 2000b).

Essas áreas assumem um papel importante na conservação dos ambientes naturais, no entanto, dos diversos interesses que permeiam o uso dos seus recursos decorrem conflitos de muitas naturezas, conforme apontado por Diegues e Vianna (1995) e Porto, Pacheco e Leroy (2013, p. 269 apud RAIMUNDO; HONORA, 2017).

Muitos desses conflitos são consequência do cerceamento do exercício das atividades para reprodução econômica, social e cultural por conta da criação das áreas protegidas, especialmente na África, Ásia e América Latina, que leva à miséria ou expulsão de milhares de pessoas originárias desses ambientes, denominados aqui de povos e comunidades tradicionais.

Assim, passado algum tempo, identificou-se mundialmente que a ideia da existência de áreas desocupadas era equivocada, especialmente nos países do Hemisfério Sul, contudo, tal concepção já impactava diretamente a vida de milhares de pessoas residentes nesses ambientes.

Estimulado pelo surgimento dos movimentos ambientalistas, inclusive para proteção da Mata Atlântica (ALMEIDA, 2014), a partir da década de 1970, o governo brasileiro iniciou a implementação de uma política de meio ambiente, espelhada nos moldes da proteção da biodiversidade *stricto sensu*, que potencializou a criação das áreas protegidas no Brasil.

Somente a partir da década de 1980, acompanhando os movimentos precursores do socioambientalismo, são observados alguns avanços com relação à aceitação da permanência das populações tradicionais nas áreas protegidas e o reconhecimento do etnoconhecimento como elemento fundamental na proteção dos recursos naturais.

Anos mais tarde, com a consolidação do processo de globalização e o desenvolvimento baseado no modo capitalista de produção em escala global e apoiado na ideia de crescimento que ameaça as culturas locais e os bens comuns, novos paradigmas surgem como resistência a esse descompasso, seguidos de novas práticas econômicas de caráter endógeno.

As atividades de caráter endógeno, consideradas como atividades informais pelo mercado, geralmente, apresentam maior força em comunidades localizadas nas zonas consideradas rurais e são caracterizadas por respeitar os princípios de sustentabilidade com a valorização dos aspectos social e humano.

Iniciativas de desenvolvimento endógeno em todos os países têm contribuído para sanar carências sociais e, também, fomentam o fortalecimento da solidariedade, o resgate dos saberes populares, assumindo proporção considerável em algumas economias (ZAOUAL, 2006). As populações tradicionais têm adotado a atividade turística como complemento econômico e de fortalecimento das atividades primárias.

Herança do período colonial, a economia de Ilhabela esteve, ao longo de sua história, apoiada na produção agrícola de itens ligados diretamente à subsistência e concomitantemente, à produção de insumos relacionados aos ciclos econômicos

destinados ao comércio para exportação. Já em meados dos anos 1950, com a implantação das facilidades de acesso, inicia-se um novo ciclo na economia local, voltado ao turismo e o veraneio.

As populações tradicionais de Ilhabela, denominadas de caiçaras, são caracterizadas por habitar as áreas litorâneas e estabelecer relações sociais, econômicas, culturais e simbólicas com a floresta e o mar, cujos territórios também são considerados tradicionais (ADAMS, 2000a, 2000b). Devido a um relativo isolamento geográfico, quebrado de tempos em tempos com os ciclos econômicos, desenvolveram modos de vidas particulares com dependência direta nos recursos da natureza. Posto isso, em algumas situações, a exemplo as comunidades caiçaras de Ilhabela, se formaram dentro do sistema capitalista, porém organizadas de forma associativa.

O Parque Estadual de Ilhabela (PEIb), criado em 1977, assim como outras áreas de proteção no Estado de São Paulo, incorporou no perímetro da área protegida, e em sua zona de amortecimento, os territórios tradicionais. Tal fato colocou as populações caiçaras em posição de risco de remoção de suas terras e impossibilitadas de exercer as atividades tradicionais de subsistência e manutenção cultural.

A Praia de Castelhanos, área de estudo deste trabalho, está localizada a leste da Ilha de São Sebastião, na zona de amortecimento do Parque Estadual de Ilhabela. É a maior praia da Baía dos Castelhanos e a única com acesso à área urbana, através da Estrada-Parque dos Castelhanos. É formada pelas vilas caiçaras do Canto do Ribeirão e do Canto da Lagoa.

Segundo dados do PEIb, a Praia de Castelhanos recebe em média 80 mil turistas/ano¹ na modalidade de turismo de um dia. O turismo praticado é espontâneo e, até o presente, ocorre com um baixo nível de participação dos atores locais.

A partir da década de 90, os territórios tradicionais, passaram a serem cobiçados pelo turismo e o veraneio e, presenciaram, na mesma velocidade o crescimento do setor de serviços, o aumento do fluxo turístico e a transformação do uso do território tradicional e da economia local, fatores que intensificaram as mudanças nas relações

¹ Informação fornecida pelo Parque Estadual de Ilhabela, referentes a visitação via Estrada-Parque dos Castelhanos em 2017 – dados internos. A visitação de turismo via mar não está incluída.

sociais e territoriais.

Os recursos antes utilizados para a reprodução do meio de vida tradicional passaram a serem comercializados e, a conservação da natureza foi colocada para benefício do turismo convencional. Assim, a exclusão do caiçara e o cerceamento do modo de vida deu lugar a casas de veraneio, alta visitação turística, estruturas de bares e restaurantes e a transformação do meio para atender às demandas do mercado externo, liderado por uma visão elitista de conservação e pelo turismo convencional.

Os conflitos desencadeados destas novas relações demonstram a disputa pelo espaço e pelo uso dos recursos naturais. Da mesma forma em que a face urbana de Ilhabela presenciou, a partir da década de 1950, gradativamente, a perda do território tradicional, as comunidades da face leste vivenciam as transformações a partir da década de 1980, tendo se acentuado nos dias atuais.

Mediante os conflitos gerados com o fortalecimento da atividade do turismo e a inserção de novos usos para os recursos naturais e para o território em questão, essa pesquisa tem como **objetivo geral** analisar as transformações territoriais e os conflitos decorrentes dos diferentes usos efetuados pelos setores imobiliário (veraneio) e turístico do território tradicional na Praia de Castelhanos, a partir da década de 1950.

Os **objetivos específicos** foram:

- Mapear o espaço comunitário e o território de uso turístico para identificar e discutir os conflitos aflorados;
- Descrever o uso do território turístico e do território tradicional;
- Discutir as estratégias de desenvolvimento turístico para a área e sua relação com os interesses da comunidade local.

A escolha do objeto da pesquisa esteve pautada nas relações conflituosas e nas formas de participação assumidas pela comunidade tradicional no processo de desenvolvimento local. O problema e hipótese apresentados nortearam a pesquisa. A **problemática** apoia-se na busca do entendimento dos diferentes usos e apropriações do território pelo turismo, pelo setor imobiliário e pelos caiçaras, os quais geram conflitos que influenciam no desenvolvimento local; e a **hipótese** central é que as transformações territoriais praticadas pelo turismo na Praia de Castelhanos privilegiam os interesses externos (de atores hegemônicos) em detrimento dos

anseios da comunidade tradicional caiçara (atores hegemonizados).

Para atender aos objetivos propostos, foi utilizado o método de pesquisa qualitativo. A fim de aproximar o pesquisador da realidade a ser estudada, definiu-se pela adoção da abordagem com a combinação dos métodos de análise documental, observação participante e pesquisa-ação pelo uso das técnicas desenvolvidas no contexto do trabalho de campo. Nessa pesquisa também foi utilizado como fonte de dados para análise a minha vivência de campo e meu histórico de participação em reuniões. Complementarmente, foram realizadas a pesquisa documental e bibliográfica e entrevistas com os diversos atores relacionados com a problemática apresentada.

Os resultados visam contribuir para o fomento da discussão sobre o uso dos recursos naturais nos territórios tradicionais caiçaras, com finalidade voltada para o desenvolvimento local de gestão endógena com envolvimento dessas populações na tomada de decisão.

Esta dissertação está organizada em quatro capítulos, além da introdução e das considerações finais.

O **Capítulo 2** aborda a área de estudo desta pesquisa com uma breve apresentação das vilas caiçaras da Praia de Castelhanos. O **Capítulo 3** apresenta as bases conceituais que nortearam a pesquisa, com foco em três elementos fundamentais para a discussão: conservação da natureza e das áreas protegidas; populações e territórios tradicionais, e desenvolvimento local. O **Capítulo 4** apresenta o percurso metodológico para o desenvolvimento da pesquisa. O **Capítulo 5** contempla a análise das informações sistematizadas e a discussão acerca do uso dos recursos naturais nos territórios tradicionais frente ao desenvolvimento do turismo convencional. A cronologia elaborada sobre a Estrada-Parque dos Castelhanos foi desenvolvida para facilitar o entendimento dos fatos históricos ocorridos a partir da abertura do acesso terrestre e os processos de transformação territorial. Por fim, apresenta as **Considerações Finais**, com análise dos principais resultados a partir dos objetivos e problemática propostos pela pesquisa e os **Apêndices** com o mapeamento proposto e uma linha do tempo geral.

2 ÁREA DE ESTUDO

2.1 O ARQUIPÉLAGO DE ILHABELA

O arquipélago de Ilhabela é composto pelas ilhas de São Sebastião, dos Búzios, da Vitória e dos Pescadores, assim como por outras ilhas, ilhotes e lajes (SÃO PAULO, 2015). Localizado nas coordenadas geográficas 23°47' de latitude Sul e 45°21' de longitude Oeste, possui uma área territorial de 34.754 hectares, dos quais 83% compõem uma unidade de proteção integral, consistindo na maior superfície de Mata Atlântica insular preservada por lei, o Parque Estadual de Ilhabela (SÃO PAULO, 2015). Ao todo são 128 quilômetros de costa, 42 praias, 120 quilômetros de costões e inúmeras cachoeiras em meio à floresta protegida, que fazem do arquipélago um local de relevante beleza cênica e importante ponto turístico do Estado e do Brasil (ILHABELA, 2015b).

Atualmente, parte dos atuais 7,6% remanescentes da Mata Atlântica brasileira encontra-se localizado na costa litorânea e nas encostas da Serra do Mar do Estado de São Paulo. O litoral norte, formado pelos municípios de Ilhabela, Caraguatatuba, São Sebastião e Ubatuba, está inserido nessa região e possui 80% da sua extensão territorial coberta pela floresta e protegida por 21 áreas naturais que formam o principal corredor do Bioma da Mata Atlântica (SÃO PAULO, 1996a; RBMA, 2018; RBMA, s/d).

Figura 1 - Localização do Arquipélago de Ilhabela

Fonte: Alain Briatte Mantchev, 2017.

Formado pela Serra do Mar, coberta de floresta tropical que se aproxima do mar, esse setor do litoral é conhecido pelas pequenas praias que se formam entre a serra e o mar, proporcionando uma paisagem de considerável valor para as práticas de turismo e veraneio (INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1957; RAIMUNDO, 2007).

Apesar das características naturais o litoral é ocupado pelos principais polos industriais, petroquímicos, megalópoles e regiões portuárias e, atualmente, abriga cerca de 72% da população brasileira. No caso da área de estudo desse trabalho, além das belezas naturais, o litoral norte é de extrema importância econômica para o país por abrigar grandes empreendimentos, como o segundo maior porto do Estado de São Paulo, o Terminal Marítimo Almirante Barroso (TEBAR) da Transpetro, responsável por movimentar mais de 60% do petróleo nas Regiões Centro-Oeste e Sudeste, a Unidade de Tratamento de Gás (UTGCA) e os campos do pré-sal da Bacia de Santos (FUNDAÇÃO SOS MATA ATLÂNTICA, 2018; RBMA, 2018; RAIMUNDO; FRACALANZA; JACOBI, 2017).

O território do arquipélago de Ilhabela está resguardado por alguns instrumentos de proteção ambiental que se sobrepõem, como o Tombamento da Serra do Mar e Paranapiacaba (Anexo A), a Lei da Mata Atlântica e, nessa região, estão inseridas duas UCs: a) a Área de Proteção Ambiental Marinha do Litoral Norte (APA-LN), uma UC de uso sustentável, criada em 2008 para proteger o território marinho do litoral norte que compreende, no Setor Maembipe, 90.865 hectares abrangendo a área oceânica da Ilha de São Sebastião, das ilhas de Búzios e da Vitória e demais ilhotas e lajes e, b) o PEIb e sua Zona de Amortecimento (ZA), uma UC de proteção integral, criado em 1977 para conservação da biodiversidade terrestre. É área integrante da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica², reconhecida pelo programa MAB/UNESCO, que obteve o título de Patrimônio Natural Mundial (UNESCO, 2018).

² O Estado de São Paulo, através da Resolução CONDEPHAAT nº 40, de 06 de junho de 1985, efetuou o Tombamento da Serra do Mar e do Paranapiacaba abrangendo 1.300.000 ha, iniciativa posteriormente adotada pelo Paraná e outros estados. A partir dessa visão, foram iniciados os procedimentos para a declaração da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, reconhecida no ano de 1991 pela UNESCO (Programa MAB - *Man and Biosphere*), a qual, já na sua primeira fase, abrangeu significativos remanescentes da Mata Atlântica do Estado de São Paulo (RBMA, s/d, p. 14).

O PEIb é formado por 12 ilhas, três ilhotas, três lajes e um parcel. Conta com um total de 27.025 hectares, com abrangência que compreende 84,3% do município de Ilhabela e 80,10% da Ilha de São Sebastião e, totalmente, as demais ilhas, ilhotas e lajes. Seus limites foram definidos por cotas altimétricas que variam de zero, 100 e 200 metros com relação ao nível do mar. Na Ilha de São Sebastião, as cotas altimétricas variam entre 200 metros na face continental, ao longo do Canal de São Sebastião, e 100 metros seguindo para face oceânica, a partir da Ponta da Sela, ao sul, e Ponta das Canas, ao norte, e, na medida em que se aproximam da Ponta do Boi, atingem a cota altimétrica zero. Atualmente, a sua gestão é responsabilidade da Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo (FF), vinculada à Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo (SMA) (SÃO PAULO, 2015, 1989, 1998a; MALDONADO, 2001).

As Ilhas de São Sebastião, dos Búzios, da Vitória e dos Pescadores são as únicas habitadas e abrigam as 17 Comunidades Tradicionais Caiçaras na face oceânica do arquipélago. Essas comunidades ocupam uma área total aproximada de 2.500 hectares e possuem em torno de 900 habitantes da população total do arquipélago, que conta, segundo estimativa do IBGE em 2017, com 33.354 habitantes (IBGE, 2018). As comunidades da Ilha da Vitória (incluindo a Ilha dos Pescadores), da Ilha dos Búzios (Guanxumas de Búzios, Porto do Meio e Pitangueiras), Sombrio e Figueira encontram-se inseridas no interior do PEIb e as demais em sua Zona de Amortecimento, consistindo nas comunidades da Fome, Serraria, Guanxumas, Eustáquio, Mansa, Vermelha, Indaiaúba, Enchovas, Bonete e Praia de Castelhanos (Canto do Ribeirão e Canto da Lagoa), esta última, área de estudo dessa pesquisa (PIRRÓ, 2008; ILHABELA, 2015b).

A Ilha de São Sebastião está 1,76 quilômetros distante da costa, separada pelo Canal de Toque-Toque, mais conhecido como Canal de São Sebastião, sendo ligada ao continente pelo sistema de travessia de balsas (SÃO PAULO, 1989, 2015; MALDONADO, 2001; ILHABELA, 2015b).

A divisão administrativa³ do município de Ilhabela é constituída por um sistema de

³ A divisão territorial é datada de 1-VII-1960 (IBGE, 2018).

denominação por distrito pouco utilizado, composto por Ilhabela (porção central), Cambaquara (ao sul) e Paranabi (porção oceânica) e formada por 47 bairros⁴. Contudo, entre os moradores, a Ilhabela é dividida nas regiões central, sul e norte, que compreendem os bairros da área urbana até os extremos norte e sul da face continental, porém, tal divisão ignora os demais bairros localizados na face oceânica da Ilha de São Sebastião. Assim, a Ilha de São Sebastião, vista pelos moradores dos bairros oceânicos, é dividida em duas partes: a face continental, voltada ao Canal de São Sebastião e caracterizada pela ocupação e urbanização consolidada, e a face oceânica, caracterizada pela baixa ocupação, pouca transformação territorial e habitada por comunidades tradicionais caiçaras.

O sistema viário é formado por uma via perimetral principal (SP-131), pavimentada em seu maior trecho, e circundada pelos bairros urbanos e mais populosos, os quais atravessa na face continental da Ilha de São Sebastião, do bairro do Jabaquara, ao norte, até Borrifos, ao sul. Ao cruzar os trechos urbanos, essa via recebe nomes de avenidas e ruas. A via transversal cruza Ilhabela no sentido Perequê-Castelhanos (SP-004/131) de oeste a leste, pelo interior do PEIb, ligando a face continental à oceânica. Apesar dos esforços do passado para a expansão dos leitos carroçáveis por meio da abertura de vias, como a continuidade da SP-131 no sentido norte, a partir do Jabaquara até o Poço, e no sentido sul, da Sepituba ao Indaiatuba, a difícil topografia da região e o alto custo para manutenção dificultaram os trabalhos para a perenização dessas vias, que inviabilizou a possibilidade de realizar o contorno na ilha. Atualmente, essas vias foram transformadas em leitos não carroçáveis (trilhas) e o acesso é feito a pé, ao sul, até as comunidades tradicionais e praias do Bonete, Enchovas e Indaiaúba, e ao norte, até a praia do Poço (MALDONADO, 2001).

O turismo constitui-se como uma importante atividade socioeconômica em Ilhabela, reconhecida internacionalmente por suas belezas paisagísticas e ambiente apropriado para prática de esportes náuticos e na natureza. A Praia de Castelhanos é considerada o principal atrativo de turismo do município que conta com uma alta visitação anual, que movimenta grande fluxo de recursos para o *trade* de turismo local.

⁴ ILHABELA. **Decreto Municipal nº 1.738 de 1998**. Dispõe sobre a delimitação dos bairros do município.

2.2 A PRAIA DE CASTELHANOS E AS VILAS CAIÇARAS

Situada na face oceânica, na costa leste da Ilha de São Sebastião, a Baía dos Castelhanos é a segunda maior planície da ilha, com uma extensão de 80 hectares (0,8 km²) (FRANÇA, 1951). Abriga as comunidades tradicionais das praias de Castelhanos, Mansa, Vermelha, Figueira e Saco do Sombrio, com uma população de aproximadamente 75 famílias.

A Baía está delimitada pelas porções marítima e terrestre. A porção marítima é delimitada pela Ponta da Cabeçuda, ao norte, e pela Ponta da Pirassununga, ao sul, e soma uma área total de 3.636,75 hectares. A porção terrestre está delimitada pela Bacia Hidrográfica que possui como os principais morros: Ponta da Cabeçuda (134 metros), Morro da Cabeçuda (966m), Morro da Ponta Alta (1264m), Morro do Redondo (967m), Morro dos Borges (794m), Morro do Ramalho (1200m), Morro dos Castelhanos (897m), Morro das Enchovas (570m) e Ponta da Piraçununga (242m), totalizando 5.735,86 hectares (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL GUAPURUVU, 2014).

A Praia de Castelhanos, área de estudo desse trabalho, é a maior praia da Baía dos Castelhanos e a única com acesso de veículos, percorrendo 18 quilômetros por uma via carroçável no interior da ilha – a antiga Estrada de Rodagem Perequê–Castelhanos e atual Estrada-Parque dos Castelhanos (SP–004/131)⁵.

A praia de aproximadamente dois quilômetros de comprimento, apesar das alterações causadas pela produção agrícola colonial, apresenta características preservadas, vegetação típica de planície litorânea⁶ e encostas recobertas de floresta Atlântica. É formada pelos segmentos: sul, norte e central e, abriga uma população de 124 moradores em 47 famílias⁷, divididas nas duas vilas caiçaras – a Comunidade do Canto da Lagoa e a Canto do Ribeirão, ambas localizadas,

⁵ Para se referir à via transversal, serão utilizadas as nomenclaturas Estrada Perequê-Castelhanos e Estrada-Parque dos Castelhanos, de acordo com o momento histórico abordado no decorrer da pesquisa.

⁶ Trata-se do jundu, nome popular dado à restinga herbácea mais próxima ao mar.

⁷ Levantamento de campo realizado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Inclusão Social. Dados de 2018 não publicados.

respectivamente, nos segmentos sul e norte da praia.

Figura 2 - Localização da Praia de Castelhanos na Baía de mesmo nome

Fonte: Alain Briatte Mantchev, 2018.

O segmento sul, denominado Canto da Lagoa, acomoda 31 famílias e o total de 81 pessoas. A paisagem é composta por canoas e redes de pesca, mescladas com mesas e guarda-sóis dos bares locais. As 29 casas de moradores locais são distribuídas por grupos familiares e não apresentam demarcação de terrenos, mas concentram proximidade dos parentes diretos. Estão construídas em sua maioria na planície, porém algumas residências ocupam os morros próximos a praia (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL GUAPURUVÚ, 2014)⁸. Não há casas de turistas, porém existem

⁸ Ver nota 9.

duas casas de moradores alugadas para pessoas de fora que fixaram residência na vila e uma casa de forasteiro que no passado negociou o terreno em troca de serviços de regularização fundiária para uma família local.

A vila caiçara está situada numa planície com acesso feito a pé ou de carro e, devido à sua proximidade da área destinada ao estacionamento dos veículos de passeio e turismo, atrai grande número de turistas que se acomodam nos bares e restaurantes no segmento central, denominado de Meio da Praia. É também no Canto da Lagoa onde são realizados os embarques e desembarques dos caiçaras e do fluxo do turismo marítimo coordenado pelas agências de receptivo da cidade e destinado aos restaurantes e bares no Meio da Praia.

A proximidade com o segmento central e a forte presença das atividades ligadas ao turismo e veraneio contribuem com a concentração dos empregos. O canto da Lagoa é a vila que apresenta maior desenvolvimento econômico, caracterizado nas moradias caiçaras de alvenaria e na pesca de baixa mobilidade com a utilização de embarcações motorizadas.

Além das residências caiçaras, nessa porção está o comércio de propriedade caiçara (um bar, dois restaurantes, uma mercearia, dois *campings* e duas peixarias), os ranchos de pesca, a escola, um telefone público, sendo considerada uma parte central para os moradores.

O segmento central consiste no chamado Meio da Praia onde estão instalados os empreendimentos de turismo, a maior parte das residências de veraneio e os *campings*, todos pertencentes a forasteiros⁹. Está localizado na porção centro-sul da Praia de Castelhanos, em espaço destinado a implantação de uma estrutura para veraneio, local de um antigo loteamento aprovado na década de 1970. São três principais restaurantes que estão lado a lado e onde se concentra o maior fluxo de turistas das agências de receptivo da cidade. É o local de chegada da estrada e onde os turistas se instalam para consumir nos restaurantes e pernoitar nos dois *campings*, apresentando-se como palco de diversos conflitos de uso e apropriação da terra. Os

⁹ Nessa pesquisa, o termo forasteiro refere às pessoas com origem na área urbana de Ilhabela ou outras origens.

campings e os restaurantes estão localizados na faixa lindeira a praia, assim como algumas casas de veraneio. Devido a importância econômica e turística, conta com um telefone público para atender aos seus usuários.

O segmento norte acomoda a vila caiçara do Canto do Ribeirão, composta por dois núcleos familiares formados por 16 famílias, com total de 43 pessoas. São 14 casas de moradores locais, oito casas de veraneio e uma escola, distribuídas pelo relevo acidentado e rochoso interligado por caminhos. Devido à pouca disponibilidade de área plana, a vila está situada “morro acima”, na cota altimétrica aproximada de 20 metros de altitude, abrigada por uma estrutura montanhosa que delimita a Planície dos Castelhanos (PIRRÓ, 2004).

O acesso a partir da praia é feito a pé ou com veículos por duas servidões que partem do morro próximo à praia, e levam à diferentes localidades na comunidade. É o segmento da praia menos desenvolvido e mais carente, com pouca presença do turismo e onde a natureza se encontra bastante preservada. Apresenta baixa ocupação e, na porção da praia estão: a) um empreendimento de hospedagem e alimentação; b) um empreendimento de alimentação, ambos pertencentes a forasteiros e, c) os ranchos dos pescadores locais. O Canto do Ribeirão não possui telefone público.

O abastecimento hídrico da vila caiçara é feito com a água do Ribeirão do Gato, que é uma importante atração de turismo no município, comercializada pelas agências de receptivo no roteiro de visita à Praia de Castelhanos (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL GUAPURUVÚ, 2014)¹⁰.

Assim como as demais vilas caiçaras do litoral, as comunidades tradicionais do Canto da Lagoa e o Canto do Ribeirão foram formadas nos períodos de retração da produção agrícola para exportação e resistiram ao parcial isolamento imposto pelas distâncias e dificuldades de deslocamento. Os caiçaras adaptaram seu modo de vida aos recursos provenientes da mata e do mar, retirando da natureza o sustento da família e os utensílios necessários para reprodução da sua cultura.

¹⁰ Os dados referentes a quantidade de habitantes são provenientes de levantamento realizado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Inclusão Social. A quantidade de casas de moradores locais, de segunda residência e comércio de forasteiros foi atualizada pela pesquisadora em 2018.

Figura 3 - Vila caiçara do Canto do Ribeirão

Fonte: Sistema de Gerenciamento de Obras Partículas da Prefeitura Municipal de Ilhabela¹¹.

Figura 4 - Vila caiçara do Canto da Lagoa

Fonte: Sistema de Gerenciamento de Obras Partículas da Prefeitura Municipal de Ilhabela¹².

¹¹ Disponível em: <<http://www.sistemagop.com.br/mapa/>>. Acesso em 12/08/2018.

¹² Disponível em: <<http://www.sistemagop.com.br/mapa/>>. Acesso em 12/08/2018.

Assim como as demais vilas caiçaras do litoral, as comunidades tradicionais do Canto da Lagoa e o Canto do Ribeirão foram formadas nos períodos de retração da produção agrícola para exportação e resistiram ao parcial isolamento imposto pelas distâncias e dificuldades de deslocamento. Os caiçaras adaptaram seu modo de vida aos recursos provenientes da mata e do mar, retirando da natureza o sustento da família e os utensílios necessários para reprodução da sua cultura.

A criação da UC, sobreposta aos territórios tradicionais, trouxe uma série de restrições de uso para os recursos naturais necessários para a manutenção do modo de vida caiçara, a exemplo da extração da madeira para o feitiço das canoas. Ao imputar à esses recursos a concepção de conservação e do uso turístico, a criação do PEIb aflorou conflitos estimulados tanto pela disputa do uso voltado ao atendimento do modo de vida tradicional e como do uso comercial do espaço.

Este breve descritivo da área de estudo demonstra que o território em questão apresenta características paisagísticas e culturais preservadas e, em decorrência dos usos aplicados, intensifica-se um processo de urbanização com a transformação desses espaços.

3 BASES CONCEITUAIS

Nesse capítulo serão apresentadas as bases conceituais que fundamentam as discussões acerca da problemática indicada na introdução dessa pesquisa. A partir dos objetivos propostos, considerou-se fundamental compreender as teorias e conceitos que abrangem as temáticas relacionadas às áreas protegidas, aos territórios e comunidades tradicionais e ao turismo enquanto vetor de desenvolvimento.

As temáticas discutidas dialogam entre si, tendo em vista o caráter interdisciplinar (JAFARI, 2005) dessa pesquisa. Aborda-se a contextualização da criação das áreas protegidas e a concepção de uso turístico dos recursos naturais como alternativa para a conservação e o desenvolvimento nos modelos de gestão endógena e exógena.

A criação do PEIb desestruturou a organização social e econômica de seus moradores com a impossibilidade da continuidade do exercício das atividades tradicionais nessas áreas historicamente habitadas pelas comunidades caiçaras.

A invisibilidade desse grupo social perante as políticas do Estado e da sociedade refletiu na proibição do uso dos recursos naturais essenciais à sobrevivência da população caiçara e desencadeou uma série de conflitos, orientados pelo empobrecimento nessas vilas e abandono e venda das suas terras.

Desta forma, para nortear a pesquisa, foi estabelecida uma discussão sobre as diferentes abordagens e conceitos sobre o desenvolvimento e o surgimento das novas formas de gestão, que são pautadas na inclusão social por meio da gestão endógena das atividades ligadas ao mercado capitalista, a exemplo do Turismo de Base Comunitária (TBC) enquanto instrumento para manutenção do modo de vida tradicional e garantia da permanência no território.

3.1 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

O surgimento das áreas protegidas teve como marco histórico a criação do Parque Nacional de Yellowstone, nos Estados Unidos, na metade do século XIX, por um lado,

em meio a um momento de intensa destruição da natureza promovido pelo avanço das frentes pioneiras de ocupação do meio rural e, por outro, devido à corrida do desenvolvimento urbano-industrial e ao aumento da preocupação com a proteção dos recursos ambientais.

A criação das áreas protegidas estava relacionada à preservação da beleza estética, apreciada pelos visitantes das regiões urbanas. A partir da década de 1960, a preocupação com a proteção da biodiversidade *stricto sensu* passou a ocupar lugar de destaque e teve como principal característica, originada com a criação das áreas protegidas nos Estados Unidos, a ideia de proteção dos ambientes naturais intocados, ou seja, parques e reservas naturais desabitados (DIEGUES, 2000, 2008; ADAMS, 2000b).

Replicando esse modelo americano dos ambientes “desabitados”, a partir da década de 1950, com destaque para as décadas de 1970 e 1980, observa-se o crescimento mundial da criação de áreas protegidas, especialmente nos países denominados em desenvolvimento ou países do Sul (ADAMS, 2000b). Localizados geralmente na Ásia, África e América Latina, a maior parte desses países, ao oposto dos países desenvolvidos, caracterizam-se por possuir áreas naturais historicamente habitadas por populações marginalizadas e de pouco poder político (DIEGUES, 1993). Sobre essa dissemelhança, Mercadante (2001) transcreveu parte da proposta de substantivo do PL do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) apresentado, em 1994, pelo então deputado Fábio Feldmann, que discutia o significado e o papel da criação das áreas protegidas e menciona:

Nos países do Terceiro Mundo, para onde foi exportada essa concepção, a situação é radicalmente diferente. Nossos parques e reservas estão rodeados, não raro, de pobreza extrema. Essas áreas sobrevivem a duras penas como ilhas em um agitado mar de pressões sociais. Mas isso não é tudo. Estas áreas são também cobiçadas por setores economicamente poderosos, interna e externamente. O resultado dessa situação é que a maior parte das unidades legalmente criadas no país só existe mesmo no papel. Os decretos de criação são verdadeiras obras de ficção jurídica. A grande maioria das unidades não foi sequer regularizada fundiariamente. Os recursos financeiros e humanos disponíveis para a fiscalização são ridículos. É insignificante o número de parques e reservas submetidos a um manejo efetivo, tendo em vista os objetivos para os quais foram criados (MERCADANTE, 2001, p. 197).

No âmbito nacional, a preocupação com as áreas protegidas iniciou-se na década de 1930, num cenário de plena expansão e intensa destruição das florestas, com a criação do primeiro Código Florestal, em 1934, e do primeiro parque nacional do Brasil - o Parque Nacional de Itatiaia. Em 1965, o governo federal, mobilizado pelo avanço do desmatamento nas áreas rurais liderado pelas frentes pioneiras, com o objetivo de atualizar a lei anterior, instituiu o Novo Código Florestal, que trouxe maior enfoque à preservação dos diferentes biomas e foi responsável pela criação de novas categorias de áreas naturais protegidas (BENSUSAN, 2006; DIEGUES; VIANNA, 1995).

O período denominado de “milagre brasileiro”, durante as décadas de 1960 e 1970, caracterizou-se por uma enorme dependência econômica no financiamento externo para priorizar a corrida desenvolvimentista e, apesar da visível destruição deixada pelas frentes pioneiras e do acelerado processo de urbanização e desenvolvimento desta fase da expansão brasileira, a questão ambiental foi mantida em segundo plano.

Durante os anos 1970, o regime militar promoveu a construção de inúmeras obras e projetos de grande impacto ambiental, sem qualquer consulta pública prévia ou avaliação ambiental: usinas hidrelétricas, pólos industriais, estradas, portos e refinarias de petróleo. Dois exemplos marcantes foram Itaipu e o acordo nuclear. [...] Em 1975, o presidente Geisel assinou o acordo de cooperação nuclear entre Brasil e Alemanha, prevendo, inicialmente, a construção de oito usinas nucleares. Foi também durante os anos 1970 que grande parte das indústrias poluentes se instalou em Cubatão (SP), provocando, nos anos 1980, denúncias de ambientalistas, cientistas e da comunidade local de que a poluição do ar, água e solo era responsável por anomalias congênitas e abortos involuntários ocorridos na região industrial de Cubatão (<http://www.memoriadomeioambiente.org.br> apud SANTILLI, 2005, p. 9).

A partir da década de 1970, o governo brasileiro, mesmo com a forte presença da política desenvolvimentista em andamento, iniciou um movimento para implementação de uma política de meio ambiente com vistas a mitigar a imagem negativa criada na Conferência de Estocolmo (1972). Nesse período, registraram-se as mudanças de paradigmas estimuladas por esse fórum, que trazia avanços com relação à preservação do meio ambiente e novas abordagens baseadas em critérios e métodos mais aperfeiçoados, que contribuíram na elaboração de políticas públicas voltadas à proteção da biodiversidade e regulamentação e utilização das áreas protegidas (MORSELLO, 2001; BENSUSAN, 2006).

Acompanhando as transformações das questões ambientais no nível internacional, observa-se um elevado crescimento na criação de áreas protegidas que pode estar associado, nacionalmente, ao processo de redemocratização, que proporcionou um amadurecimento na legislação ambiental.

No Brasil, o real crescimento da implantação de áreas protegidas deu-se entre as décadas de 1970 e 1980, com o registro da criação de 69 áreas (BRASIL, 1989; REID; MILLER, 1989 apud DIEGUES, 1993) em meio a um contexto político desenvolvimentista marcado por acontecimentos como, por exemplo, a estagnação da economia devido ao choque do petróleo, ao aumento da dívida externa brasileira e à necessidade de aquisição de financiamentos junto aos organismos internacionais, como Banco Mundial (BIRD) e Banco Interamericano (BID) para continuidade dos grandes projetos (DIEGUES, 1993; VIANNA, 1995).

De acordo com a política ambientalista internacional vigente e mediante as discussões em torno das consequências da devastação das florestas e o surgimento dos movimentos ambientalistas, inclusive para proteção da Mata Atlântica (ALMEIDA, 2014), os financiamentos internacionais estavam condicionados à cláusulas específicas voltadas à conservação ambiental, fato que potencializou a criação das áreas protegidas no Brasil.

Segundo Diegues (2000), nessa realidade de práticas autoritárias da ditadura militar (1964-1984), a implantação das áreas protegidas e “[...] as políticas públicas sobre o meio ambiente eram decididas e impostas sem consulta à população [...]” (DIEGUES, 2000, p. 16). Para Monosowski (1989 apud DIEGUES; VIANNA, 1995), as medidas ambientais do Estado nesse período estavam diretamente relacionadas à regulação do uso e à apropriação dos recursos naturais direcionados pela preocupação com o modelo de desenvolvimento econômico industrial em caminho.

Contudo, conforme abordado adiante nessa pesquisa, a partir da década de 1980, com as influências do movimento ambientalista e com base nos problemas sociais detectados pela União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) nas UCs criadas até então na África e América Latina, surge o socioambientalismo, que incorpora uma nova concepção na criação das áreas protegidas, destacando a importância da contribuição das comunidades tradicionais para a conservação das

florestas.

Ghimire (1991 apud DIEGUES, 1993) identifica que, dentre o conjunto de fatores responsáveis pela criação das UCs, além dos incentivos herdados dos países desenvolvidos, encontravam-se:

[...] a rápida devastação das florestas e a perda da biodiversidade, a disponibilidade de fundos internacionais para a conservação e possibilidade de geração de renda pelo turismo em parques e, nos países do Terceiro Mundo, a conservação se tornou uma importante arma política para as elites dominantes (GHIMIRE, 1991 apud DIEGUES, 1993, p. 4 - 5).

Inseridas nesse cenário de mudanças, de acordo com Diegues e Vianna (1995), a partir dos anos 1970, algumas áreas, como aquelas de floresta de Mata Atlântica localizadas na Serra do Mar, foram designadas para diversos usos “[...] que vão desde a substituição de florestas por economias comunitárias, passando por substituições destinadas à expansão das áreas urbanas, até o uso eminentemente industrial”. Como exemplo disso testemunha-se a construção da Rodovia Rio-Santos (BR-101)¹³ como parte do projeto desenvolvimentista do governo militar pautado na política de integração do território nacional, que promoveu a abertura de acessos na costa litorânea a fim de conectar os Estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

A Rio-Santos foi concebida com dois objetivos principais: integrar as regiões portuárias e industriais da Baixada Santista, Angra dos Reis e Rio de Janeiro; e de promover o aproveitamento turístico de 500 km de litoral com cerca de 250 praias entre as duas maiores cidades brasileiras. O governo militar considerava esse litoral estratégico para a integração plena das Regiões Metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, Baixada Santista e Vale do Paraíba. A região, além de concentrar praticamente todo o parque industrial, os pólos petroquímicos e a infra-estrutura portuária do país, abrigava ainda as obras da usina atômica de geração de energia elétrica de Angra dos Reis (NOFFS, 2007, p. 75).

Esse movimento resultou num enorme processo de transformação também instigado pelo desenvolvimento do turismo e do veraneio, que intensificou a especulação de

¹³ A construção da BR-101, incentivada pelo Governo Federal, inseriu a localidade dentro das prioridades econômicas e políticas da época. Seu projeto foi aprovado durante o governo Castelo Branco, em meados da década de 1960, seguindo as prerrogativas de desenvolvimento econômico acelerado dos militares (RANCAN, 2016, p. 68).

terras, a corrida imobiliária e a urbanização acompanhada da expulsão dos moradores de seus territórios (LUCHIARI, 1999; NOFFS, 2007; RANCAN, 2016).

O cenário político e econômico de reabertura política do governo militar, encorajado pelo fortalecimento do movimento ambiental que discutia as consequências do desenvolvimento a qualquer custo e seus impactos sobre os ambientes naturais ainda preservados no litoral norte, foram fatores que contribuíram para o então governador do Estado de São Paulo, Paulo Egydio, adotar uma estratégia voltada à proteção das “[...] áreas eminentemente ameaçadas pelo processo de desenvolvimento especulatório [...]” (DIEGUES; VIANNA, 1995, p. 325) com a criação das áreas protegidas sob a administração estadual.

Desta forma, em 1977, compreendendo uma grande porção preservada de Mata Atlântica, foram concebidos no litoral norte do Estado de São Paulo os Parques Estaduais da Serra do Mar (PESM) e de Ilhabela (PEIb), este último abordado com profundidade mais adiante nesse trabalho.

Com relação ao impulso para a criação dessas áreas de proteção, um aspecto de relevância foi a marca de destruição deixada pelo avanço das frentes pioneiras no interior paulista, conforme mencionado anteriormente, e que formou um segmento econômico forte ligado ao agronegócio, que dificultou as ações de conservação. Assim, o PEIb e o PESM foram criados com o objetivo de garantir a conservação de ambientes importantes que ainda restavam ou compreendiam áreas mais afastadas dessa pressão direta.

Contudo, se a criação destas áreas protegidas, por um lado, contribuiu para inibir a especulação imobiliária de veraneio nos ambientes mais frágeis e para a manutenção da qualidade do ambiente natural, por outro lado, em consequência das diretrizes da legislação aplicada, ignorou questões sociais como, por exemplo, a existência humana dentro dos seus limites, nos denominados territórios tradicionais.

A impossibilidade da continuidade do exercício das atividades tradicionais nas áreas historicamente habitadas pelas comunidades caiçaras, caracterizadas por viverem em consonância com a natureza, desestruturou a organização social e econômica de seus moradores. A limitação ao uso das áreas de retirada dos recursos naturais

essenciais à sobrevivência colocou esse grupo social na ilegalidade, desencadeando o empobrecimento e, em muitas situações, a venda ou o abandono das terras.

De acordo com a entrevista concedida à Almeida (2014), João Paulo Capobianco explica o contexto de criação de áreas protegidas anterior ao SNUC:

[...] antes do SNUC, haviam processos de criação de unidades de conservação absolutamente equivocados no Brasil, ou seja, decidia-se tudo no gabinete, definia-se o traçado e se você tinha força política ia ou na presidência ou no governo do estado, depende de quem era a instância, e se criavam unidades de conservação e depois você ia ver o que é que tinha ficado dentro, era mais ou menos assim, estou exagerando um pouco, mas foi assim que foram criados muitos parques nacionais sobre territórios indígenas, sobre comunidades quilombolas, sobre comunidades extrativistas [...] (JOÃO PAULO CAPOBIANCO apud ALMEIDA, 2014, p. 153).

Somente a partir do final da década de 1970 que as discussões para a criação de diferentes categorias de áreas protegidas começam a tomar lugar, inclusive sob influência de organizações ambientalistas internacionais (SANTILLI, 2005).

Quase 20 anos depois, em 2000, fruto de intensas discussões e acordos entre governo, preservacionistas, socioambientalistas e movimentos sociais, inclusive como resposta a certos compromissos internacionais (ADRIANA RAMOS apud ALMEIDA, 2014), sanciona-se a lei nacional sobre UCs - Lei Federal nº 9.985/2000¹⁴, que estabelece o SNUC.

O SNUC divide as UCs em dois grupos: Unidades de Proteção Integral e Unidades de Uso Sustentável. Esses grupos são compostos no total por doze categorias que se diferenciam quanto ao uso permitido, determinado em regulamentos específicos. O grupo das Unidades de Proteção Integral é constituído por terras públicas e tem como objetivo a preservação da natureza admitindo apenas o uso indireto¹⁵ dos recursos naturais. As atividades permitidas são pesquisas científicas, educação, interpretação ambiental, recreação e visitação pública. As Unidades de Uso Sustentável, por sua vez, são constituídas por terras públicas e privadas e caracterizam-se por permitir a

¹⁴ Lei 9.985 de 18 de julho de 2000 (BRASIL), cuja regulamentação foi parcialmente efetuada pelo Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002.

¹⁵ O SNUC entende no Capítulo I, Art. 2 – IX- uso indireto aquele que não envolve consumo, coleta, dano ou destruição dos recursos naturais; e X- uso direto aquele que envolve coleta e uso, comercial ou não, dos recursos naturais.

presença humana. Apresenta como objetivo compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parte dos recursos naturais. Nesse grupo são permitidas atividades de pesquisa científica, visitação pública, extrativismo, agricultura de subsistência e criação de animais (BRASIL, 2000).

Ao elaborar um estudo com objetivo de identificar o histórico de criação das UCs no Brasil e suas categorias, Almeida (2014) relaciona alguns avanços e falhas do SNUC. No depoimento de Medeiros (2006), o mesmo identifica que:

O Anteprojeto de lei nº 2.892/92 ficou em discussão durante oito anos no Congresso, e as maiores polêmicas relacionavam-se a populações tradicionais, a desapropriações e suas respectivas indenizações, e ao processo de participação popular no momento da criação da unidade de conservação e, posteriormente, como seria a participação das comunidades na gestão das unidades criadas (MEDEIROS, 2006 apud ALMEIDA, 2014, p. 41).

Bensusan (2006) aponta como um avanço significativo do SNUC a exigência da realização de consulta prévia às comunidades locais para criação de unidades de conservação. A autora entende que tal determinação encaminha a um passo “rumo à democratização das áreas protegidas”, externando a preocupação da participação da sociedade. Identifica como outro aspecto de destaque na legislação o fomento da participação na formação dos conselhos gestores e nos processos de criação das áreas protegidas (BENSUSAN, 2006, p.48).

Do ponto de vista da preservação da natureza, é considerado um documento de muitos avanços por apresentar um sistema único para as áreas protegidas e por ter sua elaboração pautada em bases legais desenvolvidas ao longo de décadas. Dispõe sobre os instrumentos de planejamento e determina os objetivos e as diretrizes do sistema nacional de áreas protegidas no âmbito federal, estadual e municipal (BRASIL, s.d.; BENSUSAN, 2006; BRASIL, 2000; DIEGUES, 2015; MERCADANTE, 2001).

Com relação às populações tradicionais e as áreas protegidas, criou-se uma nova categoria de uso sustentável, denominada Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS), artigo 20, pautada em diretrizes técnicas como alternativa para permanência humana, quando dada a necessidade da criação de UC em áreas com territórios

tradicionais. A Reserva Extrativista (RESEX), artigo 18, assim como a RDS é destinada ao uso e manejo dos recursos naturais e moradia (RAIMUNDO; HONORA, 2017).

Por outro lado, segundo Besunsan (2006), apesar dos inúmeros avanços sobre o tema, inclusive com a criação da RDS, o termo “populações tradicionais” foi vetado do SNUC, fator que coloca em risco a permanência desses grupos sociais diferenciados em determinadas categorias de UC (BENSUSAN, 2006). Na leitura de Santilli (2005), apesar do veto ao termo “populações tradicionais”, o mesmo encontra-se em diversos dispositivos da lei, e a criação das categorias de uso sustentável demonstra por si só que o SNUC reconhece essas populações e sua participação na conservação biológica, dando destaque à relação do homem com a natureza (SANTILLI, 2005).

No caso do PEIb, uma UC de proteção integral, apesar de não ter se efetivado a expulsão das comunidades tradicionais caiçaras do seu interior, sua criação culminou em inúmeros impactos sociais e econômicos sobre seus residentes. A proibição do uso dos recursos naturais cerceou a reprodução do modo de vida local e, nos dias de hoje, apesar do Plano de Manejo do PEIb (PM-PEIb) reconhecer essas comunidades caiçaras com o estabelecimento da Zona Histórico-Cultural (ZHC), no interior da UC, e na sua Zona de Amortecimento, no Setor de Conservação Ambiental e Cultural – Comunidades Tradicionais (CCT), ainda assim, as atividades ligadas ao uso do território e à extração de importantes recursos da floresta continuam proibidas. O fato da criação da ZHC reforça a luta caiçara do reconhecimento de seu território simbólico e significa o estabelecimento do diálogo entre as comunidades caiçaras e os agentes de conservação do PEIb. Todavia, essa política necessita ser implementada com a elaboração do Plano de Uso Tradicional (PUT), seguido de outras regulamentações.

Durante as discussões de elaboração do SNUC, o deputado Fernando Gabeira, ao justificar as alterações introduzidas em seu substitutivo ao PL nº 2.982/92¹⁶, proposta

¹⁶ GABEIRA, Fernando. Substitutivo ao PL nº 2.982/92. Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias da Câmara dos Deputados (versão 19/11/96). In: RAMOS, Adriana; CAPOBIANCO, João Paulo (Org.). **Unidades de Conservação no Brasil: aspectos gerais, experiências inovadoras e a nova legislação (SNUC)**. Resultado do seminário interno com convidados realizado nos dias 25 e 26 de abril de 1996. São Paulo: Instituto Socioambiental, 1996, p. 177-198. Documentos do ISA n. 1.

do projeto de lei do SNUC, mencionou que a sua principal crítica à concepção tradicional das UCs referia-se às comunidades do entorno:

As comunidades mais atingidas são sobretudo aquelas de menor poder aquisitivo, que vivem no local há várias gerações, cuja economia baseia-se em formas tradicionais de exploração dos recursos naturais, dos quais dependem diretamente para sua subsistência material e reprodução sociocultural. Essas populações, que em geral não possuem títulos de propriedade das terras onde vivem, vêem-se, de um momento para o outro, desprovidas dos seus meios de vida e constrangidas a engrossar o contingente de marginalizados urbanos, já que as indenizações eventualmente propostas não são nem de perto suficientes para a aquisição de outras terras para trabalharem (FERNANDO GABEIRA, 1996 apud SANTILLI, 2005, p. 79).

Com relação às comunidades tradicionais do entorno das UCs, as colocações acima refletem a realidade das vilas caiçaras da Praia de Castelhanos que, além da legislação ambiental incidente, por estarem situadas na ZA do PEIb são cerceadas do exercício das atividades tradicionais, o que impacta diretamente na reprodução do modo de vida caiçara.

Segundo Almeida (2014), a regularização fundiária e as condições de vida das populações residentes das UCs, principalmente aquelas de proteção integral, são os principais problemas envolvendo as áreas protegidas do Brasil. A autora identifica que os sofrimentos são distribuídos desigualmente e, enquanto alguns indivíduos são beneficiados com as ações para melhoria da qualidade ambiental, outros são cerceados de suas atividades tradicionais e territórios. Coloca ainda que a maior crueldade é que muitas vezes os indivíduos beneficiados são aqueles que agem dentro de um modelo predatório, e que provocam a necessidade de criação de áreas protegidas, enquanto que aqueles que historicamente conservam essas áreas têm como contrapartida o desmantelamento cultural e social do seu grupo (SANTILLI, 2005).

Desta forma, evidencia-se a relação conflituosa que envolve as questões ambientais e econômicas, a perspectiva da permanência das comunidades tradicionais no território ocupado historicamente e o exercício de suas atividades socioeconômicas. Se, por um lado, há o reconhecimento de que a expulsão dessas populações de seus territórios tradicionais é tão nociva à conservação da biodiversidade quanto do ponto

de vista do aspecto social, por outro lado, o cerceamento do modo de vida favorece a implementação de atividades ligadas à organização capitalista nesses espaços “desocupados” e concede novos usos aos recursos naturais que terminam por expulsar os moradores tradicionais de suas terras.

Comumente às outras regiões do Brasil, os caiçaras, desprovidos da documentação de posse das terras que ocupam historicamente, acabam por serem expulsos de seus territórios ou presenciam a transformação de seu uso, sendo impactados negativamente com a introdução de um sistema econômico e social do qual é colocado à margem ou é parte coadjuvante. Nesses territórios tradicionais, como no caso das áreas localizadas no interior e Zona de Amortecimento do PEIb, são evidentes os conflitos relacionados, especialmente, à instalação de empreendimentos voltados à prestação de serviços turísticos.

Na Praia de Castelhanos, esse cenário se dá com a concentração da prestação dos serviços de turismo prioritariamente na mão de grupos exógenos e dos desdobramentos refletidos na redução das áreas terrestres e marítimas fundamentais para o exercício das atividades tradicionais ligadas à pesca, no aumento da poluição dos recursos naturais e no surgimento de problemas sociais que forçam, mais uma vez, a reorganização social e econômica dos caiçaras diretamente afetados com a criação da UC e de seus benefícios excludentes.

3.2 OS POVOS E COMUNIDADES TRADICIONAIS E OS CONFLITOS NAS ÁREAS PROTEGIDAS

O conceito de povos e comunidades tradicionais vem sendo amplamente discutido na academia e nos meios jurídicos. Os povos e comunidades tradicionais são definidos por sua interação com a natureza, incluindo o conhecimento do território que habitam e onde se reproduzem econômica e socialmente. Essa discussão conceitual está pautada num novo modelo de conservação - o socioambientalismo - que considera a diversidade cultural em todas as suas manifestações e modos de saber ao entender esses povos tradicionais enquanto parceiros na conservação ambiental e, nesse sentido, estabelece ser fundamental a sua participação em todos os processos e

decisões (CUNHA; ALMEIDA, 2001 apud SANTILLI, 2005, p. 85).

Para Adams (2000a) “[...] o termo populações tradicionais tornou-se senso comum e designa uma categoria populacional de forma extremamente genérica [...]” sendo comumente empregado para o tratamento das sociedades rústicas (ADAMS, 2000a, p. 22). Diegues e Arruda (2000) acreditam que o modo de vida dessas populações, explícito nas relações territoriais, sociais, econômicas, no manejo dos recursos naturais, na dependência do meio, nos conhecimentos adquiridos dos mais velhos e nas representações míticas, é a característica relevante na definição das “sociedades tradicionais” e, referem-se a essas como “[...] segmentos da população nacional que desenvolveram modos particulares de existência, adaptados a nichos ecológicos específicos” (DIEGUES; ARRUDA, 2000, p. 22). Do ponto de vista de Godilier (1984 apud DIEGUES; ARRUDA, 2000), as sociedades se distinguem socialmente de acordo com os objetivos de uso dos recursos naturais, de uso da força humana e do estabelecimento de relações com a natureza e com o espaço ocupado.

Para Diegues e Arruda (2000), esses grupos podem ser identificados, de acordo com o modo de vida, conforme as seguintes características comuns:

- a) dependência da relação de simbiose entre a natureza, os ciclos e os recursos naturais renováveis com os quais constroem um modo de vida;
- b) conhecimento aprofundado da natureza e de seus ciclos, que se reflete na elaboração de estratégias de uso e de manejo dos recursos naturais. Esse conhecimento é transferido por oralidade de geração em geração;
- c) noção de território ou espaço onde o grupo social se reproduz econômica e socialmente;
- d) moradia e ocupação do território por várias gerações, ainda que alguns membros individuais possam ter-se deslocado para os centros urbanos e voltado para a terra de seus antepassados;
- e) importância das atividades de subsistência, ainda que a produção de mercadorias possa estar mais ou menos desenvolvida, o que implicaria uma relação com o mercado;
- f) reduzida acumulação de capital;
- g) importância dada à unidade familiar, doméstica ou comunal e às relações de parentesco ou compadrio para o exercício das atividades econômicas, sociais e culturais;
- h) importância das simbologias, mitos e rituais associados à caça, pesca e atividades extrativistas;
- i) tecnologia utilizada, que é relativamente simples, de impacto limitado sobre o meio ambiente. Há uma reduzida divisão técnica e social do trabalho, sobressaindo o artesanal, cujo processo o produtor e sua família dominam desde o início até o produto final;
- j) fraco poder político, que em geral reside nos grupos de poder dos centros urbanos;
- k) auto-identificação ou identificação por outros de pertencer a uma cultura

distinta (DIEGUES; ARRUDA, 2000, p. 21 - 22).

No bojo dessa mesma discussão, os autores passam a referir-se a esses grupos diferenciados enquanto “sociedades tradicionais”, conceituando-os por:

[...] grupos humanos diferenciados sob o ponto de vista cultural, que reproduzem historicamente seu modo de vida, de forma mais ou menos isolada, com base na cooperação social e relações próprias com a natureza. Tal noção refere-se tanto a povos indígenas quanto a segmentos da população nacional, que desenvolveram modos particulares de existência, adaptados a nichos ecológicos específicos (DIEGUES; ARRUDA, 2000, p. 22).

Em 1992, no 4º Congresso Mundial de Parques, realizado em Cararas, Venezuela, discutiu-se, pela primeira vez, a presença das populações tradicionais em 86% das áreas protegidas da América do Sul e, com base nessa realidade, se apontou para necessidade de integração dessas populações nas áreas de parques (DIEGUES, 1994; 2008).

O socioambientalismo foi construído a partir da idéia de que as políticas públicas ambientais devem incluir e envolver as comunidades locais, detentoras de conhecimentos e de práticas de manejo ambiental. Mais do que isso, desenvolveu-se a partir da concepção de que, em um país pobre e com tantas desigualdades sociais, um novo paradigma de desenvolvimento deve promover não só a sustentabilidade estritamente ambiental – ou seja, a sustentabilidade de espécies, ecossistemas e processos ecológicos – como também a sustentabilidade social – ou seja, deve contribuir também para a redução da pobreza e das desigualdades sociais e promover valores como justiça social e equidade (GUIMARÃES, 2001 apud SANTILLI, 2005, p. 14).

Portanto, observa-se que, a partir da década de 1980, com os movimentos de redemocratização e outros movimentos de conotação social e ambiental, aparece uma nova forma de ver a conservação no Brasil, denominada de ecologismo social. Esses movimentos surgem apoiados em um tipo de ambientalismo distinto do preservacionista e caracterizado por sua ligação às questões sociais, centrado em críticas contrárias ao desenvolvimento concentrador de renda e destruidor da natureza, como aquele vivenciado durante os 20 anos do governo militar (DIEGUES, 2000).

Esses discursos começam a ganhar força nos Congressos Mundiais sobre Áreas Protegidas e observa-se uma mudança no posicionamento atuante, especialmente

com relação à presença das populações tradicionais nas áreas protegidas e sua importância para a manutenção da biodiversidade. Nota-se, nesse momento, uma clara preocupação da União Internacional para Conservação da Natureza (UICN) com relação à participação dessas populações como meios condutores de obtenção do sucesso da conservação (MARETTI, 2013 apud ALMEIDA, 2014).

No contexto mundial, até a década de 1980, as políticas de conservação e desenvolvimento ignoravam qualquer papel ativo das populações pobres, contudo, o novo paradigma tomou lugar, passou a associar essas populações tradicionais à conservação do meio ambiente e ao desenvolvimento. Ao verificar seus conhecimentos empíricos na conservação, as mencionadas populações pobres foram reconhecidas por organizações internacionais e bancos multilaterais e declaradas como agentes de conhecimentos importantes, tornando-se parte integrante de programas de conservação (SANTILLI, 2005).

Nesta arena de discussões, ao buscar novas abordagens, mais democráticas e participativas para a conservação, Diegues (2000) registrou mudanças que aconselhavam a necessidade de considerar, pelas ciências relativas à conservação nos países do Sul, o conhecimento tradicional no manejo de áreas protegidas, e designou essa nova ciência de “etnoconservação”. O autor acredita que o denominado novo conservacionismo entende a importância da presença das populações tradicionais para a conservação e manutenção da biodiversidade e considera que o conhecimento tradicional orgânico é fundamental e deve ser incorporado, tanto no manejo das áreas protegidas como na elaboração de políticas públicas e estratégias de conservação. Complementa que, inclusive, contrapondo o discurso conservacionista dominante, a UICN e o Banco Mundial desenvolveram a Diretiva Operacional 4.20 de 1991 para a inclusão de diretrizes na política de processamento de projetos de desenvolvimento que apontam para a importância das populações tradicionais na conservação e para a manutenção da diversidade biológica, e a Diretiva Operacional 4.12 de 2001, que estabeleceu que as restrições às atividades tradicionais com impactos socioculturais são equivalentes à remoção de seus territórios (DIEGUES, 2000; DIEGUES, 2016).

Nesse caso, os estudos de Diegues e Vianna (1995) continuam atuais quando

mencionam que, mesmo com a ampliação da consciência ambiental, especialmente com a politização de setores da vida social, a realidade brasileira com relação à questão se dispõe sob visões conflitantes e contraditórias que configuram sérios problemas e dificuldades tanto provenientes: a) das ações do Estado que permeiam a criação de áreas para conservação sem a reserva de recursos para desapropriações necessárias, b) da proibição do exercício das atividades tradicionais por parte das populações que permanecem nessas áreas, causando o empobrecimento e, c) de todos os interesses econômicos, políticos e ideológicos que envolvem a criação dessas áreas que, ao mesmo tempo, não podem estar dissociadas do desenvolvimento econômico do país por serem áreas de interesse estratégico e com alto valor econômico (DIEGUES; VIANNA, 1995).

Como consequência da criação das áreas protegidas baseadas em conceitos e métodos conservacionistas, especialmente nos países do Sul, uma série de impactos negativos sobre o modo de vida dos mais pobres são identificados com afloramento de a) “[...] problemas de distribuição das terras, pobreza e fome” (GHIMIRE, 1993 apud ADAMS, 2000b, p.18), b) “[...] transferência direta dos recursos dos mais pobres para os mais ricos” (GUHA, 1994 apud DIEGUES, 2000, p.3) e completa que tais ações culminaram numa c) “[...] enorme dívida pública resultante da desapropriação de terras para implantação de áreas protegidas notadamente de grandes latifundiários e empresas possuidoras de títulos de terras” (DIEGUES, 2000, p.16).

O reflexo da preservação com objetivo principal da proteção da biodiversidade em detrimento das especificidades individuais, culturais e ambientais das sociedades, demonstra que esse modelo de criação das áreas protegidas e a expulsão dos moradores tradicionais contribuem para a degradação da natureza com o aumento das atividades ilegais e acirram as disputas e os conflitos sociais (DIEGUES, 1993, 2000, 2008; DIEGUES; VIANNA, 1995; ADAMS, 2000b; SIMÕES, 2010).

No Brasil, a questão da permanência humana nas áreas protegidas começou a ser discutida considerando a importância da presença das populações tradicionais nas UCs, com base na nova abordagem de conservação apoiada na preservação da biodiversidade e na inclusão das populações humanas. Identifica-se, a partir desse período, vasta produção acadêmica com a publicação de trabalhos de autores como

Diegues, Adams, Vianna, Maldonado, Calvente, Luchiari, Marcílio, entre outros mapeados por Adams (2000b).

Conforme mencionado anteriormente, a promulgação da Constituição de 1988, conhecida como Constituição Cidadã, trouxe um olhar holístico sobre a questão ambiental ao estabelecer uma interação entre os aspectos natural e cultural. O Capítulo V, da Ordem Social – art. 225, dedicado ao meio ambiente, fortalece os conceitos previstos na legislação ambiental e passa a olhar de forma globalizada para os patrimônios natural e cultural (SANTILLI, 2005). Segundo a autora,

O socioambientalismo que permeia a Constituição brasileira privilegia e valoriza as dimensões materiais e imateriais (tangíveis ou intangíveis) dos bens e direitos socioambientais, a transversalidade das políticas públicas socioambientais, a função socioambiental da propriedade e a consolidação de processos democráticos de participação social na gestão ambiental. O casamento socioambiental orienta e fundamenta toda a legislação infraconstitucional brasileira aprovada após a Constituição de 1988, dando-lhe coerência e unidade axiológico-normativa (SANTILLI, 2005, p. 60).

Nesse sentido, há contribuições e avanços no campo jurídico com um conjunto de leis e decretos que, de alguma forma, definem e reconhecem os povos e comunidades tradicionais e a sua interação com a natureza. Em sua pesquisa, Juliana Santilli (2005) identifica que há um amplo reconhecimento para “populações tradicionais” sedimentado em políticas como, por exemplo, no âmbito internacional, a Declaração Universal sobre a Diversidade Cultural, aprovada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) em 2001, a Convenção sobre a Proteção e a Promoção da Diversidade das Expressões Culturais, aprovada em 2005, a Convenção da Diversidade Biológica, em 1998, a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e, no âmbito nacional, com a publicação do Decreto nº 5.051/2004, da Medida Provisória nº 2.186-16/2001, que dispõe sobre o acesso genético e ao conhecimento tradicional associado, a publicação da Portaria IBAMA nº 22/1992, que criou o Centro Nacional de Desenvolvimento Sustentado das Populações Tradicionais e uma definição para vias de atuação interna, do Decreto nº 98.897/90, que reconheceu a Reserva Extrativista (RESEX) e, claro, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), que reconheceu indiretamente o conceito, principalmente com a criação da Reserva de Desenvolvimento Sustentável

(RDS) e da RESEX (SANTILLI, 2005).

De acordo com mapeamento realizado por Raimundo e Honora (2017), o conceito de “populações tradicionais” ainda pode ser encontrado na legislação brasileira nos atos normativos da Lei da Mata Atlântica (Lei nº 11.428/2006), no Decreto nº 6.040/2007, que institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PNPCT) e na Lei da Biodiversidade, acesso ao patrimônio genético e repartição de benefícios (Lei nº 13.123/2015) (RAIMUNDO; HONORA, 2017).

Apesar do exposto, o termo comunidade tradicional foi de fato estabelecido no âmbito jurídico, por meio do Decreto nº 6.040/2007, que institui a PNPCT, e com a promulgação da Lei nº 13.123/2015, que, no Art. 2º inciso IV, define populações tradicionais como:

[...] grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição (BRASIL, 2015).

Entretanto, apesar da consistente revisão acadêmica e dos avanços jurídicos com relação à definição do termo “população tradicional” observa-se, na prática, a fragilidade, especialmente jurídica, no que se refere ao impedimento do exercício das atividades tradicionais nas áreas protegidas, mesmo considerando as relações desses povos com a natureza enquanto aspecto importante para a reprodução social e cultural e para a conservação da biodiversidade.

Com relação a essas fragilidades e ao direito das comunidades caiçaras, identifica-se que a existência de definições muitas vezes superficiais, é responsável por colocar esses tradicionais na ilegalidade, fato que os condena ao empobrecimento, à necessidade de adesão na prestação de serviços voltados ao turismo, os tornam vítimas dos conflitos de uso e ocupação de seus territórios tradicionais e termina por provocar a manutenção de processos que dependem de interpretações pontuais e, em alguns casos, subsidia decisões que refletem o ponto de vista pessoal do legislador.

Desta forma, considerando o objeto do presente trabalho, faz-se necessário apresentar algumas características que conceituam o grupo social denominado caiçara.

3.2.1 OS CAIÇARAS

Entende-se por caiçaras os habitantes do litoral paranaense até o sul fluminense, passando pelo litoral norte de São Paulo, onde se encontra Ilhabela. De acordo com Adams (2000a), o termo caiçara, de origem Tupi-Guarani, utilizado originalmente para denominar as estacas utilizadas para finalidades de pesca e segurança, com o tempo foi ganhando novos usos até finalmente passar a identificar o morador de comunidades de litoral dos Estados do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro (DIEGUES, 1988; FUNDAÇÃO SOS MATA ATLÂNTICA, 1992 apud ADAMS, 2000a). Para Adams, a relação entre a pesca e a agricultura, ambas de pequena escala, é caracterizada pela participação familiar e pelo aspecto artesanal do exercício das atividades, que faz do caiçara um lavrador e pescador, conhecedor dos ciclos e das técnicas para o trabalho na roça e no mar, o que consiste em particularidades importantes para a organização social e econômica e de seu universo simbólico (ADAMS, 2000a).

De acordo com Diegues (2000), é recente o surgimento das pesquisas antropológicas e o autoreconhecimento da identidade caiçara, que se diferencia das demais populações tradicionais pela sua cultura e modo de vida. Ainda segundo o autor, esse movimento de autoreconhecimento se dá em parte pelos processos históricos conflituosos com a sociedade urbano-industrial e a sucessão de acontecimentos e reflexos desses eventos (DIEGUES, 2000). Assim, o modo de fazer diferencia-se em como os processos se dão dentro das atividades em si, sendo transmitido historicamente e pela oralidade, contudo não sendo estático, continuamente absorvendo as mudanças.

Ao longo da história do Brasil, as populações, por motivos diversos ligados a decadência da produção agrícola e capacidade de circulação dificultosa, apartadas dos circuitos econômicos capitalistas se instalaram em pequenos povoados e

adotaram um modo de vida rústico, apoiado nos recursos específicos disponíveis na natureza e no espaço ocupado, mantendo-se em comunidades relativamente fechadas (DIEGUES, 2000). As comunidades caiçaras foram formadas com esse processo de semi-isolamento e por meio da miscigenação étnico-cultural dos portugueses colonizadores, indígenas do litoral e, mais tarde e em menor proporção, dos povos escravizados africanos (ADAMS, 2000a; DIEGUES; ARRUDA, 2000).

Contudo, o principal fator que caracteriza essas populações como caiçaras é o modo de vida baseado na organização do sistema de produção formado pelas atividades agrícolas itinerantes, pela pesca de subsistência, pelo extrativismo e artesanato, ocupando algumas áreas costeiras do litoral do Brasil (DIEGUES; ARRUDA, 2000).

De acordo com levantamento realizado por Diegues e Vianna (1995), identificou-se que as populações tradicionais em UCs no Estado de São Paulo estão concentradas nas áreas protegidas mais antigas, criadas entre os anos de 1968 e 1980, como no caso do PEIb, criado em 1977, como uma UC de proteção integral idealizada para a proteção da Mata Atlântica, que possui seis comunidades tradicionais caiçaras no seu interior e outras 11 comunidades na Zona de Amortecimento.

Do ponto de vista de Vianna (2008), o governo, ao incluir esses territórios tradicionais nas áreas protegidas recém-criadas, não pretendia prejudicar as populações residentes com a proibição do exercício das atividades tradicionais, entretanto, segundo a autora, tal fato vem demonstrar as consequências de uma política inserida no contexto de invisibilidade dessas populações e reflete a ausência da participação popular nas decisões no contexto em questão (VIANNA, 2008).

O fato de os territórios caiçaras estarem inseridos em áreas de extrema importância para preservação do bioma Mata Atlântica e, ao mesmo tempo consistir em áreas de interesse para o desenvolvimento econômico nacional e de paisagem atraente para o turismo, resultou na implementação das áreas protegidas de uso indireto que não contaram com uma avaliação prévia dos custos sociais relacionados à proibição do uso dos recursos naturais e do uso da terra, e levou à miséria as populações tradicionais moradoras destas áreas destinadas à conservação.

Em Ilhabela, as comunidades caiçaras localizadas no interior e na Zona de

Amortecimento da área que compreende o PEIb foram cerceadas de suas atividades econômicas e sociais e, como forma de resistência, seguiram se dedicando, muitas vezes, às atividades tradicionais de forma ilegal. O resultado desse cerceamento está representado na dependência do Estado e na formação de grupos facilmente manipuláveis que oferecem um ambiente perfeito para os especuladores de terras e políticos que se aproveitam da situação de vulnerabilidade e têm nessas comunidades tradicionais seus currais eleitorais.

No caso das populações tradicionais, muitas vezes as Unidades são criadas em áreas de território destas como, por exemplo, as áreas de roças, as áreas de coleta de recursos para confecção de instrumentos domésticos ou utensílios de trabalho. Ou seja, as populações podem não estar morando no interior da Unidade mas esta pode estar abrangendo áreas de uso cultural, historicamente definidos (DIEGUES; VIANNA, 1995, p. 387).

Diegues e Arruda (2000) afirmam que, ademais à grande especulação imobiliária no litoral de São Paulo, a criação das áreas protegidas também foi responsável pela desorganização da cultura caiçara ao fixar limites às atividades tradicionais. Desta maneira, a forma como as áreas protegidas foram concebidas, com objetivo da conservação integral dos recursos naturais e ignorando a presença humana dos grupos tradicionais, contribuiu para:

[...] a emergência de conflitos com os administradores dessas unidades de conservação e para uma migração ainda maior para as áreas urbanas, onde os caiçaras expulsos de seus territórios passaram a viver em verdadeiras favelas e fadados ao desemprego e subemprego (DIEGUES; ARRUDA, 2000, p. 42).

De acordo com mapeamento realizado por Diegues e Vianna (1995), no que tange as principais causas de conflito, estão relacionados às práticas de atividades econômicas e ao extrativismo de subsistência como a pesca, caça, extração de madeira, fogo com manejo, entre outros elementos, fato que demonstra que o conflito é “inerente à legislação que rege as UCs restritivas e a presença de populações” (DIEGUES; VIANNA, 1995, p. 217). Ainda segundo os autores, 100% das UCs com presença de populações tradicionais apresentam conflitos originados pelos motivos citados e, para Brito (1995), a maior parte dos conflitos tem como razão a ocupação do espaço. Dados

mais atuais indicam que 24,06% dos conflitos, ou seja, 32 num universo de 133 conflitos identificados pelo Mapa de Conflitos Ambientais da Fundação Oswaldo Cruz (2013), apresentam a implantação de áreas protegidas como principal responsável (PORTO; PACHECO; LEROY, 2013, p. 269 apud RAIMUNDO; HONORA, 2017).

Referente à fragilidade jurídica acerca dos direitos caiçaras e das comunidades que tiveram as UCs de proteção integral sobrepostas aos seus territórios tradicionais, observa-se que, nesses casos, a supressão dos termos “comunidade tradicional” e “território tradicional” do texto do SNUC acaba por, novamente, desrespeitar os direitos fundamentais desses povos seriamente impactados dentro do processo de criação das áreas protegidas e, apesar da PNPCT versar sobre tais terminologias, ainda há a deficiência sobre o aspecto relacionado à regularização fundiária, abordada pela legislação de forma restrita e que oculta a identificação dos órgãos responsáveis e dos procedimentos necessários para a titulação do território caiçara, fato que dificulta os processos de garantia da exploração dos recursos naturais e da permanência nas terras base da sua reprodução física e cultural.

Em Ilhabela, a criação do PEIb gerou conflitos relacionados ao impedimento do exercício das atividades tradicionais e, conforme dito, com relação ao uso e ocupação do território tradicional. Essa situação é vivenciada pelas comunidades caiçaras do Canto da Lagoa e Canto do Ribeirão, na Praia de Castelhanos, que, apesar de estarem localizadas na Zona de Amortecimento da área do PEIb, devido à legislação ambiental foram igualmente impedidas do uso cultural das áreas antes destinadas à roça, caça, retirada de madeira e outros usos voltados à manutenção cultural e de subsistência. O aspecto relacionado à questão fundiária também é conflituoso e, é explícito nas disputas centradas sobre a posse, a propriedade e o uso e a ocupação da terra. Apesar de perderem muitas terras para a especulação imobiliária, os caiçaras da Praia de Castelhanos conseguiram manter-se nas áreas lindeiras à praia, contudo, nos dias de hoje, as disputas se concentram na continuidade de permanência nessas áreas e sobre o uso dessas terras para o exercício do turismo.

Como reflexo, rompem-se novos conflitos baseados no uso do território tradicional, devido à beleza cênica enquanto atrativo ao turismo. A sobreposição do território tradicional com as atividades do turismo concede novas ocupações e desencadeia

outro processo de expulsão, de exclusão e de desfavorecimento dos caiçaras, especialmente relacionado à redução do espaço de uso para sua reprodução econômica e social.

Dito isso, as relações travadas entre esses povos tradicionais e a natureza são de suma importância para o entendimento do significado de território caiçara e a manutenção da organização social e cultural que fundeiam a tradicionalidade. Os territórios são a base para a reprodução das culturas tradicionais e abrigam os recursos naturais para a manutenção do saber-fazer.

3.3 O TERRITÓRIO, A TERRITORIALIDADE E A DESTERRITORIALIZAÇÃO

Para o entendimento dos conflitos relacionados às comunidades tradicionais caiçaras, é fundamental a discussão da categoria Território e uma abordagem sobre as relações entre o homem e a natureza que, pautadas em representações e desenvolvidas num espaço geográfico determinado, constituem a identidade deste grupo social.

Milton Santos (1988) entende que o espaço deve ser considerado como um conjunto formado por objetos geográficos, naturais, sociais e a sociedade. Desta forma, o espaço pode ser caracterizado por uma complexidade de elementos formados por intermédio de relações internas e externas em constante transformação (SANTOS, 1988). Portanto, expressa a relação sociedade e natureza e permite a análise de outras categorias geográficas, como Território, que traz as relações de poder e as dimensões sociais, culturais, materiais e imateriais, um elemento de extrema importância para os estudos das populações tradicionais. É relevante mencionar a amplitude de abordagens encontradas nas diferentes áreas de conhecimento para definição do conceito território.

Na visão de Raffestin (1980), espaço e território são distintos, sendo o território formado a partir das relações no espaço.

O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela as relações marcadas pelo poder. [...] todo projeto é sustentado por um conhecimento e

uma prática, isto é, por ações e/ou comportamentos que, é claro, supõem a posse de códigos, de sistemas sêmicos. É por esses sistemas sêmicos que se realizam as objetivações do espaço, que são os processos sociais (RAFFESTIN, 1980, p. 144 -145).

Para o autor, o conjunto de interações econômicas, políticas, sociais e culturais originados dos indivíduos e/ou grupos sociais concretizam os sistemas de malhas, de nós e de redes formando os territórios com distintas funcionalidades e comandos hierárquicos. Desses sistemas são geradas as relações de poder e neles está implícita a noção de limitação. Segundo o mesmo, a territorialidade “[...] reflete a multidimensionalidade do “vivido” territorial pelos membros de uma coletividade, pelas sociedades em geral” (RAFFESTIN, 1980, p.158) e se traduz como um conjunto de relações existenciais ou produtivistas, inserido num sistema formado pelos elementos sociedade – espaço – tempo e influenciadas por atores que buscam a modificação das relações com a natureza e com as relações sociais.

Para Haesbaert (2004), a apropriação da dimensão espacial pode estar ancorada nas vertentes: política, cultural, econômica e “naturalista”. O autor considera relevante adotar uma definição embasada em subsídios teóricos e metodológicos que reconheçam os aspectos sociais, culturais, materiais e imateriais inerentes ao processo de construção do espaço, da produção da identidade e do território em si (HAESBAERT, 2004a).

[...] o território pode ser concebido a partir da imbricação de múltiplas relações de poder, do poder mais material das relações econômico-políticas ao poder mais simbólico das relações de ordem mais estritamente cultural (HAESBAERT, 2004a, p.79).

Nesta concepção de território, este assume um viés multidimensional onde a territorialidade, de acordo com as bases tecnológicas de determinado grupo social, apresenta-se nas relações entre o homem e os recursos naturais. Esses movimentos com características multidimensionais manifestam processos de desterritorialização e reterritorialização (HAESBAERT, 2004a).

Desde a origem, o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois etimologicamente aparece tão próximo de *terra-territorium* quanto de *terreo-terror* (terror, aterrorizar), ou seja, tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo

— especialmente para aqueles que, com esta dominação, ficam alijados da terra, ou no *“territorium”* são impedidos de entrar. Ao mesmo tempo, por extensão, podemos dizer que, para aqueles que têm o privilégio de usufruí-lo, o território inspira a identificação (positiva) e a efetiva “apropriação”. Território, assim, em qualquer acepção, tem a ver com poder, mas não apenas ao tradicional “poder político”. Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais concreto, de dominação, quanto ao poder no sentido mais simbólico, de apropriação (HAESBAERT, 2004b, p. 1).

Olhando mais a fundo, o autor agrupou em vertentes básicas uma síntese das noções de território (HAESBAERT, 1995 e 1997; HAESBAERT; LIMONAD, 1999 apud HAESBAERT, 2004a):

- política (referida às relações espaço-poder em geral) ou jurídico-política (relativa também a todas as relações espaço-poder institucionalizadas): a mais difundida, onde o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes — mas não exclusivamente — relacionado ao poder político do Estado.
- cultural (muitas vezes culturalista) ou simbólico-cultural: prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.
- econômica (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão “territorial” do trabalho, por exemplo.
- [...] — naturalista: que se utiliza de uma noção de território com base nas relações entre sociedade e natureza, especialmente no que se refere ao comportamento “natural” dos homens em relação ao seu ambiente físico.

Analisando o território sob o ângulo da dimensão simbólica, Bonnemaïson e Cambrèzy (1996 apud HAESBAERT, 2004a) concordam que, no caso das povos tradicionais, o território é fonte de recursos e, ao mesmo tempo, é apropriado na produção da identidade, portanto, nesse sentido, a territorialidade e os processos de desterritorialização e reterritorialização, assim como são formados pelas dimensões espacial, material, econômica e política, também carregam consigo o caráter simbólico. Para os autores,

[...] a abordagem utilitarista de território não dá conta dos principais conflitos do mundo contemporâneo e, para os autores, o território é preenchido por valores éticos, espirituais, simbólicos e afetivos (BONNEMAISON; CAMBRÉZY, 1996 apud HAESBAERT, 2004a, p. 71).

No caso dos caiçaras, a dimensão simbólica do território assume uma perspectiva inseparável para a reprodução do modo de vida, pois, o principal fator que caracteriza esse grupo é a relação estabelecida com a natureza e as formas particulares de apropriação desse meio para sua produção cultural, social e econômica, todas carregadas de simbologia.

A disputa territorial travada na Praia de Castelhanos está fundamentada na relação entre o turismo e a territorialidade tradicional. Os processos de urbanização e turistificação transformam o espaço ao imputar diferentes significâncias ao território, desterritorializando e reterritorializando. Nesse contexto, a dimensão simbólica do território caiçara passa a representar a resistência na reivindicação dos direitos de uso e apropriação dos recursos naturais necessários à sua reprodução socioeconômica e cultural.

Saquet e Sposito (2009) destacam a centralidade do homem na efetivação dos territórios por exercer o papel mediador entre a natureza e a sociedade. Entendem que o território e a territorialidade são inerentes à vida na natureza e na sociedade, onde o homem vive diferentes relações que compõem a construção de malhas, nós e redes. A territorialidade efetiva-se, contínua ou descontinuamente, através do tempo e das relações sociais, econômicas e políticas realizadas entre os sujeitos e o meio, assim “[...] elas dão-lhe identidade e são influenciadas pelas condições históricas e geográficas de cada lugar” (SAQUET; SPOSITO, 2009, p. 88) e correspondem a todas as relações cotidianas de duração e tempo indeterminados, ocorridas do e no espaço geográfico. Para os autores, a apropriação e a construção dos territórios:

[...] geram identidades e heterogeneidades e que, estas, concomitantemente, geram os territórios [...] Na reterritorialização, reproduzem traços comuns e heterogeneidades que, ao mesmo tempo, estão na base da apropriação e produção dos *novos* territórios (SAQUET; SPOSITO, 2009, p.88).

Posto isso, é necessário compreender as relações instituídas entre os povos e comunidades tradicionais e seus territórios a fim de buscar identificar os conflitos que permeiam a criação das UCs, o processo de especulação imobiliária e as antigas e as novas propostas de desenvolvimento. Para tal, segundo Saquet e Sposito (2009), é importante o reconhecimento das características reais dos diversos grupos no

sentido de melhor compreender os territórios e instruir na identificação das territorialidades e da territorialização.

Diegues; Arruda (2000) complementam que o território não é composto somente do meio físico, mas essencialmente das relações sociais travadas nesse espaço. Assim, o conjunto de relações dos diferentes grupos formam territórios singulares, como no caso das relações estabelecidas entre os caiçaras pescadores e agricultores com o meio, caracterizada pela exploração do meio marinho e da agricultura de pousio, diferente de outros grupos que podem se caracterizar pela exploração de “uma multiplicidade de habitats” (DIEGUES; ARRUDA, 2000, p. 20).

Os territórios singulares da Praia de Castelhanos são percebidos por meio das relações estabelecidas entre os diferentes grupos e/ou atores e seus interesses sobre o uso e apropriação dos recursos naturais com as práticas que desenvolvem. O caiçara tem seu território no mar como a extensão do território terrestre, constituindo o *continuum*, a complementaridade, a continuidade e a descontinuidade. As intenções de uso sobre esse território se mesclam num território maior, que é também formado por uma proposta economicista do uso dos recursos naturais pelo turismo.

Para Furlan (2004), Ilhabela é constituída de múltiplos territórios construídos a partir de diferentes concepções de lugar e natureza. Em sua pesquisa, verificou, por meio de entrevistas com caiçaras, que o mar e a ilha são identificados como território onde desenvolvem práticas sociais e simbólicas (FURLAN, 2004). Maldonado (2001), ao realizar uma leitura do espaço ilhéu, aponta para três diferentes formas de uso que se inter-relacionam dinamicamente compondo o território em análise - a área de uso tradicional, a área de atividade turística e a área de conservação ambiental. Ainda segundo a autora, a partir dessa dinâmica, se estabeleceram os conflitos apoiados na utilização da terra para determinados usos em detrimento de outros, sobretudo daqueles tradicionais (MALDONADO, 2001). De acordo com Calvimontes (2013) “[...] a questão da terra, a questão identitária e a questão do uso e conservação dos recursos naturais se inter-relacionam fortemente e são os eixos do conflito e das estratégias dos atores” (CALVIMONTES, 2013, p. 60).

A territorialidade das comunidades tradicionais caiçaras do litoral paulista, até a década de 1970, esteve pautada na cultura dos alimentos e na pesca artesanal,

voltados à subsistência e à pequena economia mercantil (LUCHIARI, 1999). De acordo com Adams (2000a), os fatores geográficos característicos da Serra do Mar foram responsáveis pelo isolamento relativo dos caiçaras e contribuiu para as formas de ocupação do solo e da utilização dos recursos, apresentando uma forte relação dos caiçaras com os recursos e ciclos da natureza (ADAMS, 2000a). A organização social era fundamentada no grupo doméstico e na coletividade. O território estava organizado e regulado pela natureza. As vilas caiçaras eram formadas por casas isoladas e interligadas por trilhas e caminhos que constituíam as vias para circulação. Essas vias levavam às praias, local das relações sociais, e ao sertão, lugar do trabalho. “[...] A terra não é considerada um bem comercial. Ela é, sobretudo, a terra de trabalho, de produção e não de especulação. A terra pertence à coletividade [...]” (MARCILIO, 2006, p. 37).

Nesse sentido, Diegues (2000) argumenta que, para as populações tradicionais, o território se configura, além do espaço de reprodução econômico e das relações sociais, também como espaço das representações e do imaginário mitológico, devido à íntima relação com o meio e a dependência em relação aos recursos naturais. Ainda, com relação às dimensões territoriais dessas populações, identifica que as marcas de posse se apresentam de formas invisíveis ou visíveis, traçando territórios mais e/ou menos definidos (DIEGUES, 2000).

Para Raffestin (1980), o conceito de território faz referência implícita à noção de limite e, conseqüentemente, implica numa relação onde determinado grupo retém uma relação com uma porção do espaço. Para o autor, o limite possui explícita relação com o trabalho e, portanto, com o poder, manifestado nos modos de produção, nas relações de produção e nas forças de trabalho. Assim, acabar com limites é desorganizar a territorialidade e causar confrontos de poder.

[...] o limite é um sistema sêmico utilizado pelas coletividades para marcar o território: o da ação imediata ou o da ação diferenciada. Toda propriedade ou apropriação é marcada por limites visíveis ou não, assinalados no próprio território ou numa representação do território [...] Toda função é também marcada por limites frouxos ou rígidos que determinam sua área de extensão ou de ação (RAFFESTIN, 1980, p. 165).

Nesse contexto, ao contrário de Raffestin (1980), Haesbaert (2004a) acredita que o

poder não deve ser sujeito de uma leitura puramente materialista, mas deve partir de uma visão relacional por considerar que as esferas do poder político e do poder relacional são inseparáveis. Entende que as relações de poder no território são expressas de diversas formas e por diferentes atores e, por essa razão, qualifica o território como resultado da interação de múltiplas dimensões de poder que passam pelas esferas política, econômica e simbólica.

Segundo Furlan (2004), lugar e cidadania estão interligados e por isso é fundamental a discussão acerca das diferentes concepções de território. Para a autora,

o território vem sendo reduzido à luta pelo direito da propriedade da terra. A concepção de território caçara como espaço não contínuo e produto de representações materiais e imateriais é parte de uma outra referência ao espaço, mais abrangente do que a propriedade privada. [...] Não há como abarcar os espaços vivenciais num perímetro único, ou mesmo em glebas, pois o território é descontínuo em seus significados. [...] A descontinuidade do território aparece também no modo como se utilizam os recursos da natureza. [...] O conflito que parte de concepções distintas, tanto de natureza, como de território e lugar. Isso contribuiu para um progressivo rompimento dos elos simbólicos com a natureza, passando-se também a valorizar a propriedade privada como forma de reconquista do lugar em detrimento ao uso coletivo do território (FURLAN, 2004, p. 231-232).

No mundo globalizado os territórios são controlados por forças de interesses difusos que definem limitações, novos regramentos de uso e apropriação, processo denominado por Haesbaert (2004a) de desterritorialização e reterritorialização. Essas mudanças trazem consigo novas estruturas de poder e fronteiras que se expressam na exclusão social e nos conflitos das mais variadas origens. As dificuldades de sobrevivência “[...] levam muitos grupos a se aglutinarem em torno de ideologias e mesmo de espaços mais fechados visando assegurar a manutenção da sua identidade cultural, último refúgio de luta por preservar um mínimo de dignidade” (HAESBAERT, 2004a, p. 92).

Ainda que a reação dos caiçaras frente à perda de seus territórios pela criação das UCs e pela especulação imobiliária tenha sido de pouco enfrentamento desde os anos de 1950 até os anos 2000, mais recentemente observa-se um aumento da resistência e da luta pela garantia dos direitos aos territórios tradicionais, conforme conferido na manifestação em defesa da permanência das diretrizes para desenvolvimento de baixo impacto nos territórios tradicionais e que resultou na paralisação da revisão do

GERCO-LN, em 2013.

Os limites impostos com a especulação imobiliária, com a criação do PEIb e, mais recentemente, pelo turismo e o veraneio implicam num jogo de poderes para a incorporação de novos usos no e do território tradicional. Como consequências dessa reorganização territorial, em função desses novos usos, surgem os conflitos que, por outro lado, têm contribuído para fortalecer os movimentos de resistência, autonomia na tomada de decisões e gestão do território.

A garantia dos direitos aos territórios é a base para a reprodução material e imaterial das comunidades tradicionais. Diz respeito ao lugar apropriado para a reprodução social e cultural, sendo fundamental para construção da identidade de um povo. Dentre os direitos assegurados às comunidades tradicionais pela Convenção 169 da OIT, está a garantia dos territórios tradicionais e do uso dos recursos naturais. Para isso, dispõe no Capítulo II, intitulado TERRAS, no artigo 13 §2 que “[...] o uso do termo terras incluirá o conceito de territórios, que abrange todo o ambiente das áreas que esses povos ocupam e usam para outros fins”.

A PNPCT (2007) entende como territórios tradicionais no artigo 3 §1 “[...] os espaços necessários à reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, sejam eles utilizados de forma permanente ou temporária [...]”. Com relação à questão fundiária, aborda nos anexos da mesma lei, em vários dos objetivos específicos, com destaque para o artigo 3 §1: “garantir aos povos e comunidades tradicionais seus territórios, e o acesso aos recursos naturais que tradicionalmente utilizam para sua reprodução física, cultural e econômica” (BRASIL, 2007).

Ainda buscando garantir a permanência das comunidades tradicionais em seus territórios, a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) elaborou a Portaria SPU nº 89/2010, o Termo de Autorização de Uso Sustentável (TAUS) que, por tratar das áreas da União com influência marítima ou fluvial, atende diretamente os caiçaras tradicionais. Apesar de não trazer os termos “população tradicional” e “território tradicional”, está implícito no texto o reconhecimento do manejo dos recursos naturais para a manutenção do modo de vida de grupos culturalmente diferenciados.

favor das comunidades tradicionais, com o objetivo de possibilitar a ordenação do uso racional e sustentável dos recursos naturais disponíveis na orla marítima e fluvial, voltados à subsistência dessa população, mediante a outorga de Termo de Autorização de Uso Sustentável - TAUS, a ser conferida em caráter transitório e precário pelos Superintendentes do Patrimônio da União.

Art. 4º O Termo de Autorização de Uso Sustentável – TAUS das áreas definidas no artigo 2º serão outorgados exclusivamente a grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que utilizam áreas da União e seus recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, econômica, ambiental e religiosa utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição.

Parágrafo único. A autorização prevista no caput poderá compreender as áreas utilizadas tradicionalmente para fins de moradia e uso sustentável dos recursos naturais, contíguas ou não (BRASIL, 2010).

Em 2015, a SPU concedeu as áreas da União em Ilhabela com a entrega do TAUS às famílias das comunidades tradicionais caiçaras da Baía dos Castelhanos e das Ilhas dos Búzios e da Vitória, consistindo em um instrumento para o reconhecendo ao direito à moradia e ao uso sustentável dos recursos naturais da orla marítima em seus territórios. A partir desse marco, as comunidades tradicionais obtiveram o reconhecimento para o uso dos recursos naturais voltados para reprodução do modo de vida tradicional.

Analisando sob a ótica “integradora” da perspectiva teórica do materialismo-idealismo proposta na leitura de Haesbaert (2004a), as comunidades caiçaras da Praia de Castelhanos vivem um momento atual marcado pela desterritorialização para o setor turístico, com o desenvolvimento da atividade que traz mudanças no modo de vida, e pela reterritorialização do caiçara com relação a UC, com a instalação das Zona Histórico Cultural (ZHC) e Setor Conservação Ambiental e Cultural Comunidade Tradicional (CTT). Nesse sentido, encaminha-se um processo de desenvolvimento endógeno, o TBC, que se pauta no modo de vida tradicional para reterritorializar o caiçara em relação a esse território controlado pelo uso do turismo de gestão exógena.

Os meios de produção e trabalho, historicamente moldados pelos ciclos econômicos, mais uma vez passam por mudanças, entretanto continuam estabelecendo uma territorialidade com o mar e com a terra, componentes materiais do território caiçara. O turismo, que se reproduz na porção do território terrestre pelas trilhas locais e em suas praias e cachoeiras e na pesca, que tem seu ambiente o mar, estabelece novas

relações econômicas, sociais e afetivas de desterritorialização e reterritorialização por meio do relacionamento de diversos atores internos e externos ao território.

Nesse bojo, os sistemas tradicionais de manejo novamente se mesclam com alternativas econômicas capitalistas, que sobrepõem e reorganizam o território estabelecendo conflitos de uso que, por sua vez, trazem à luz as transformações do território tradicional, que por sua vez explicita os diferentes processos de territorialização – do passado e do presente.

Nesse sentido, compreender os novos paradigmas de desenvolvimento é abordar a discussão dos variados conceitos de acesso, uso e controle dos recursos comuns com vias a reterritorialização com o mar e com a terra, componentes do território caiçara.

3.4 OS NOVOS PARADIGMAS DO DESENVOLVIMENTO

Para produção literária acerca do processo de desenvolvimento, segundo Brandão (2008), deve-se entender o concreto e o histórico, em determinado Espaço-Tempo, afim de captar os fenômenos inerentes da situação específica e real.

O autor critica que as abordagens de estudo do desenvolvimento tendem a excluir a história, recortar e compartimentar as dimensões do real-concreto criando as especializações como “desenvolvimento econômico”, “desenvolvimento sustentável”, “desenvolvimento social”, entre outros. Propõe a comparação dos variados capitalismos, pois entende o capitalismo como um sistema polimórfico com distintos “estilos de desenvolvimento”, e a identificação das rupturas e persistências do capitalismo atual e seus impactos espaciais-territoriais com objetivo de aprimorar o arcabouço teórico-metodológico, colocando as escalas espaciais no centro do debate. A seu ver, a literatura crítica tem “[...] avançado na demonstração da variedade de trajetórias alternativas de desenvolvimento possíveis e nas suas múltiplas escalas espaciais [...]” (BRANDÃO, 2008, p. 18).

Por outro lado, em meio à concepção do poder ilimitado das escalas locais para o desenvolvimento territorial, a revalorização do território coloca em debate a necessidade de análise da dimensão escalar no processo de desenvolvimento, não

negligenciando as escalas intermediárias entre o local e o global. Nesse caso, a crítica de Brandão (2007) é endereçada à produção intelectual que exagera na autonomia da capacidade endógena de alcançar o desenvolvimento socioeconômico e ignora as questões estruturais como a política, as classes sociais, o Estado, entre outros aspectos de influência no processo de desenvolvimento, inclusive a repercussão da produção do território (BRANDÃO, 2007; 2008).

Hassan Zaoual (2006), na sua obra *Nova Economia das Iniciativas Locais*, discute formas econômicas diferenciadas do modelo padrão do desenvolvimento e, ancorado em experiências acumuladas em variados países, especialmente do Hemisfério Sul, demonstra o crescimento da economia informal, assim como a necessidade de compreensão da estreita ligação entre a globalização, os territórios e as iniciativas locais (ZAOUAL, 2006).

Desta forma, para nortear a pesquisa, entende-se a importância da discussão ampla sobre as diferentes abordagens e conceitos de desenvolvimento, além do reconhecimento da heterogeneidade estrutural local, da influência do capitalismo e da globalização no surgimento das novas teorias do desenvolvimento que são pautadas na inclusão social e na equidade.

De acordo com Singer (2002), o capitalismo é entendido como “[...] um modo de produção cujos princípios são o direito de propriedade individual aplicado ao capital e o direito à liberdade individual”. Desta forma, entende-se que, desse tipo de organização das atividades econômicas, formam-se duas classes sociais básicas: a classe proprietária dos meios de produção e a classe proprietária da força de trabalho (SINGER, 2002, p. 10).

As atividades econômicas de Ilhabela estiveram ligadas historicamente na dependência ao mercado externo voltado à produtos para exportação. Isso é percebido nos momentos de declínio das culturas agrícolas e de parcial isolamento. Assim, pode-se dizer que o desenvolvimento no período colonial esteve apoiado no trabalho escravo e, após a abolição da escravatura, na formação de duas classes – os proprietários de engenhos e os donos da força de trabalho. Com a chegada do turismo, a partir dos anos 1950, uma nova proposta de desenvolvimento se desenhou, também apoiada na formação de duas classes - os proprietários de engenhos foram

substituídos pelos proprietários dos meios de serviços e os donos da força de trabalho, permitindo a manutenção do velho sistema de desenvolvimento.

Assim está registrada a história do capitalismo, em que os momentos de crise conduziram às oportunidades de mudança econômica. Tal fato pode ser exemplificado com o ocorrido em 1949 quando, aproveitando a delicada situação econômica dos países europeus no final da Segunda Guerra Mundial e o desmantelamento do sistema colonial, os Estados Unidos encontraram a oportunidade para lançar uma campanha que garantisse seu controle sob todas as nações e inaugurou uma nova era – a era do desenvolvimento. Na concepção de Esteva (2010), nesse momento, o conceito de desenvolvimento foi reduzido apenas ao conceito de crescimento econômico e assim foi assimilado pelas demais nações (ESTEVA, 2010).

Em decorrência desse movimento mundial, o período que teve início durante o governo de Juscelino Kubitschek, denominado de “milagre brasileiro”, foi reforçado pela ditadura militar apostando no crescimento econômico do país. No âmbito local, a estagnação e a crise que seguiam com a decadência das produções agrícolas e, mais tarde, da pesca comercial, foram contornados com a chegada do turismo e dos investimentos em infraestrutura de apoio para atender às demandas dos visitantes da capital paulista e fluminense. O turismo foi internalizado pelos governos locais enquanto um instrumento para o crescimento econômico de Ilhabela até a década de 1970, com a abertura da BR-101.

Nas localidades de paisagem exuberante para o turismo e próximas dos grandes centros urbanos, a exemplo de todo litoral norte de São Paulo, é possível verificar as transformações territoriais resultantes desse período de desenvolvimento pautado no crescimento econômico, que favoreceu a fragmentação social e formou uma classe consumista de casas de veraneio e de serviços informais. Em Ilhabela, a política local estava focada na abertura de novos acessos para urbanização buscando investimentos externos para implantação de loteamentos que atendesse essa demanda. Foi nesse momento que muitos caiçaras, especialmente aqueles da face continental, foram expropriados de suas terras, que passaram a ter uma nova função como espaço de turismo.

O fim da Guerra Fria encerra a era do desenvolvimento, em 1990, dá-se início à era da globalização, marcada pelo avanço do mercado transnacional envolvendo todos os países do globo. A chamada nova geração dos países industrializados vivencia a diminuição do fosso que as separou por décadas dos países de economia rica. Como consequência das transformações locais que envolveram a transição entre as economias agrária para industrial, em pouco tempo, as nações do Sul perderam suas características individuais para compor uma economia transnacional em que as interações ocorriam livremente e os espaços nacionais deixaram de existir (SACHS, 2010).

A entrada desses países na economia mundial desencadeou uma série de transformações sociais e territoriais. Segundo Zaoual (2006), a fragmentação social desencadeada gerou um “tipo de *apartheid territorial*” e corroborou para o surgimento e aumento das economias dissidentes como, por exemplo, a economia social, a economia solidária, o desenvolvimento local, entre outros (ZAOUAL, 2006, p. 16).

De acordo com Cruz (2009),

[...] equivalente a crescimento, crescimento econômico e progresso, o conceito de desenvolvimento tem transitado entre leituras mais ou menos economicistas e ganhado novas adjetivações (tais como “sustentável” e “local”), motivadas pelo nascimento de novos paradigmas (CRUZ, 2009, p. 98).

Para Oliveira (2002), a relação entre os conceitos de desenvolvimento e crescimento econômico deve ser debatida afim de entender a distinção entre ambos, pois frequentemente são abordados à luz da mesma significação. Desta forma, o autor caracteriza desenvolvimento como:

[...] um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente humana e social. [...] nada mais é que o crescimento [...] transformado para satisfazer as mais diversificadas necessidades do ser humano, tais como: saúde, educação, habitação, transporte, alimentação, lazer, dentre outras (OLIVEIRA, 2002, p.40).

Esteva (2010) aponta que a palavra desenvolvimento carrega consigo uma conotação positiva. Significa, na ideia da maior parte dos indivíduos, mudanças favoráveis,

ascensão de nível inferior para superior ou do ruim para o bom. Ao mesmo tempo, desenvolvimento implica superioridade sobre algo ou alguém e remete à competitividade para alcance da melhor posição. Sachs (2010) menciona que a era do desenvolvimento despertou nos países do Sul um sentimento de ascensão e igualdade nunca antes vivenciado na História e impulsionou para um entendimento no qual o desenvolvimento tem o mesmo significado que crescimento. Para o autor, “[...] o desejo por justiça é intimamente vinculado com a busca do desenvolvimento” (SACHS, 2010, p.viii, tradução nossa)¹⁷.

Com a aplicação do conceito “desenvolvimento igual crescimento”, logo se identificou, nos relatórios elaborados pelas Nações Unidas, o aumento das discrepâncias sociais e territoriais, o enfraquecimento das culturas e economias regionais, a exclusão social e a pobreza, especialmente nos países do Sul. Esses relatórios demonstravam, inicialmente, apenas os quantitativos econômicos e, em meados dos anos 1970 passaram a incorporar as questões sociais em sua agenda (ESTEVA, 2010).

Para Esteva (2010), é na década de 1970 que, pela primeira vez, as Nações Unidas começam a promover o conceito de “*desenvolvimento local*”¹⁸. Sachs (1986 apud SCOTTO; CARVALHO; GUIMARÃES, 2007) chamou esse movimento, construído a partir das críticas ao desenvolvimento sem limites, de ecodesenvolvimento. Para Esteva (2010), no desenvolvimento local, as propostas rejeitavam

[...] a necessidade ou possibilidade [...] de mecanicamente seguir as sociedades industriais. Ao contrário, propôs levar em conta as particularidades de cada nação¹⁹ (ESTEVA, 2010, p. 12, tradução nossa).

A criação do PEIb e das demais UCs, bem como o turismo, são mais uma manifestação do capitalismo, com sua perspectiva de desenvolvimento sempre baseada em crescimento econômico de pequenos grupos ou da elite. Essas iniciativas, todavia, desconsideraram a dimensão social e humana ao cercear os caixas do modo de vida tradicional e imputar o uso turístico sobre o território dessas

¹⁷ The desire for justice is intimately linked to the pursuit of development.

¹⁸ Endogenous Development.

¹⁹ The thesis of endogenous development rejected the necessity or possibility (...) of mechanically imitation industrial societies. Instead, it proposed taking due account of the particularities of each nation.

comunidades tradicionais. Ao fim, obedeceu às necessidades do sistema econômico globalizado, que valorizou áreas pouco habitadas e a natureza para se desenvolver com base no turismo em curso.

Na década de 1980, com a publicação do Relatório Brundtland (Nosso Futuro Comum), são abordados os problemas relacionados ao meio ambiente e ao desenvolvimento sem o foco nas questões humanas e sociais e aponta-se para a necessidade do uso racional dos recursos naturais, dando-se início à uma nova abordagem denominada de desenvolvimento sustentável (CRUZ, 2009).

Novos paradigmas surgem como uma solução ao descompasso instaurado nas décadas da corrida desenvolvimentista. De acordo com Esteva (2010), os anos 1990 são marcados por uma nova cultura, denominada de redesenvolvimento que, politicamente e conceitualmente, segundo a crítica do autor, incorpora a roupagem do desenvolvimento sustentável que, no seu entender, “[...] foi explicitamente concebido como uma estratégia para sustentar “desenvolvimento”, não para suportar o crescimento infinitamente duradouro de diferentes tipos de vida natural e social”²⁰ (ESTEVA, 2010, p. 13, tradução nossa).

O conceito do desenvolvimento sustentável está ancorado na necessidade de promover o desenvolvimento econômico e satisfazer os interesses da geração presente sem comprometer os interesses das gerações futuras (COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1987). Elaborada pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), a concepção de desenvolvimento sustentável encontra parte das suas raízes nos movimentos ambientalistas das décadas de 1960 e 1970, sediados inicialmente no Hemisfério Norte e voltados à crítica do estilo do desenvolvimento atual baseado nos modos de produção e consumo insustentáveis (OLIVEIRA, 2002; SCOTTO; CARVALHO; GUIMARÃES, 2007).

Contudo, a concepção de desenvolvimento sustentável nos moldes do Relatório de *Brundland*, apesar de mencionar as dimensões social e cultural enquanto aspectos

²⁰ Sustainable development has been explicitly conceived as a strategy for sustaining “development”, not for supporting the flourishing and enduring of an infinitely diverse natural and social life.

que compõem a sustentabilidade, não aborda de fato os conflitos do desenvolvimento econômico em curso, especialmente no tocante às questões de classe, e segue atendendo as necessidades do desenvolvimento pautado nas lógicas do mercado.

Scotto; Carvalho; Guimarães (2007) entendem que o conceito de desenvolvimento sustentável,

[...] expressa as expectativas de uma reformulação do ideário do desenvolvimento buscando responder, de alguma forma, às críticas sociais e ecológicas que emergiam de todos os lados e já se caracterizam por sua repercussão em escala mundial. O desenvolvimento sustentável surge sob o signo de um mundo globalizado, já indicando uma realidade pós-Guerra Fria (SCOTTO; CARVALHO; GUIMARÃES, 2007, p. 23).

Do ponto de vista dos autores, uma crítica ao conceito aponta que este foi elaborado num ambiente regido pela lógica econômica e sob o modelo da sociedade de mercado, correndo o risco de se transformar em mais um produto do mercado (SCOTTO; CARVALHO; GUIMARÃES, 2007).

Nesse contexto do movimento mundial, conforme abordado anteriormente, consolidava-se no Brasil as discussões a cerca das populações tradicionais e sua importância para a conservação da biodiversidade. Sob essa ótica do desenvolvimento sustentável, foram elaborados projetos para a inclusão dessas populações nas políticas públicas. Em Ilhabela, começaram a ser viabilizados de forma pontual, como no caso da elaboração do Plano de Gestão Ambiental (PGA) do PEIb. Esse movimento veio compor o processo para o reconhecimento da presença das comunidades tradicionais no interior da UC e discutir os usos desses territórios. Todavia, apesar do esforço de reconhecimento desses territórios, os caiçaras moradores do interior e da Zona de Amortecimento do PEIb seguem sem o direito do exercício das atividades tradicionais para a reprodução do modo de vida. As dimensões cultural e social do conceito de sustentabilidade são diminuídas em detrimento do uso econômico do território tradicional em nome do desenvolvimento de gestão exógena, deixando a percepção que o conceito se firma como produto que encobre o desenvolvimento a qualquer custo.

O socioambientalismo surgiu como uma forma de dotar de identidade os movimentos

que defendiam a ideia de que o desenvolvimento sustentável somente se dá de fato quando a dimensão social é contemplada na mesma proporção que a ambiental (CRESPO, 1992 apud SANTILLI, 2005).

O socioambientalismo foi construído a partir da ideia de que as políticas públicas ambientais devem incluir e envolver as comunidades locais, detentoras de conhecimentos e de práticas de manejo ambiental. Mais do que isso, desenvolveu-se a partir da concepção de que, em um país pobre e com tantas desigualdades sociais, um novo paradigma de desenvolvimento deve promover não só a sustentabilidade estritamente ambiental – ou seja, a sustentabilidade de espécies, ecossistemas e processos ecológicos – como também a sustentabilidade social – ou seja, deve contribuir também para a redução da pobreza e das desigualdades sociais e promover valores como justiça social e equidade (GUIMARÃES, 2001, p.55 apud SANTILLI, 2005, p. 14).

Ainda no século XX, em meio às diferentes abordagens do desenvolvimento sustentável e aos questionamentos com relação a aplicação dos seus princípios básicos, surge, segundo Cruz (2009), a ideia do desenvolvimento local apoiado na priorização do desenvolvimento humano e social, que coloca as comunidades enquanto protagonistas de um processo que vislumbra a melhoria das condições de vida (CRUZ, 2009). Para Carestiato (2000 apud MATTOS; IRVING, 2003) desenvolvimento local é:

Um modelo de desenvolvimento que permite a construção de poder endógeno para que uma dada comunidade possa autogerir-se, desenvolvendo seu potencial socioeconômico, preservando o seu patrimônio ambiental e superando as suas limitações na busca contínua da qualidade de vida de seus indivíduos (CARESTIATO, 2000 apud MATTOS; IRVING, 2003, p. 27).

Para Rodrigues (2003), o contexto do fortalecimento do desenvolvimento local está diretamente relacionado com uma reestruturação econômica que o Estado, apoiado em políticas neoliberais, promoveu com a descentralização administrativa e o fortalecimento das características locais (RODRIGUES, 2003).

Esteva (2010) explica o crescimento do “modelo” de desenvolvimento local citando inúmeras comunidades que implementaram mudanças por meio do protagonismo dos indivíduos excluídos e, desta forma, criaram seus próprios espaços e métodos de vida respeitando suas raízes e promovendo a autonomia como resistência contra a hegemonia imposta pelo modelo de desenvolvimento capitalista. O desenvolvimento

local “[...] demarca uma escala geográfica, a escala local” (CRUZ, 2009, p. 103).

Para Rodrigues (2003), o desenvolvimento local significa:

[...] a mobilização de um conjunto de sujeitos de uma determinada comunidade em torno de um objetivo comum, após o reconhecimento tanto dos entraves ao desenvolvimento, quanto da alavancagem das potencialidades locais para a consecução de objetivos definidos, geralmente calcados na reestruturação socioeconômica que definirá novas territorialidades onde o poder local constitui o eixo condutor. É evidente que o desenvolvimento endógeno não significa isolamento, pois as trocas com o entorno próximo ou distante são fundamentais para a realimentação do sistema (RODRIGUES, 2003, p. 6).

Com relação o desenvolvimento endógeno, Zaoual (2006), de acordo com suas pesquisas, identifica o desabrochar dessas práticas por todos os países, desenvolvidos ou subdesenvolvidos, e as classifica como:

[...] práticas econômicas híbridas enraizadas nos territórios. Ao lado dos setores mercantil e público que, supostamente, funcionam segundo princípios próprios e claramente definidos, está havendo uma proliferação de práticas que remetem ao desenvolvimento local, à economia social, à economia solidária etc. Tais práticas apresentam relações estreitas com os territórios dos quais estão emergindo. Elas põem em relação uma variedade de atores em espaços mutáveis e sempre singulares dependendo das suas trajetórias históricas. A hegemonia do pensamento único se revela incapaz de classificar em uma mesma grade o conjunto desses fatos econômicos e sociais observáveis (ZAOUAL, 2006, p. 91).

A teoria econômica dos sítios, desenvolvida por Hassan Zaoual, identifica a escala local como espaço fundamental para constituição das dinâmicas econômicas informais por considerar necessário o entendimento do contexto dos sistemas das representações simbólicas e sociais que envolvem tanto as práticas como os indivíduos (ZAOUAL, 2006). De acordo com o autor, essas práticas econômicas e sociais ditas informais se caracterizam por:

[...] uma estreita imbricação da cultura dos atores, do econômico e do social. Contrariamente ao desenvolvimento formal praticado de modo transplantado, de cima para baixo, as novas políticas, os projetos econômicos e as dinâmicas econômicas subterrâneas proliferam de modo enraizado nos contextos sociais. [...] as organizações que são ditas informais combinam a criatividade local e as contribuições externas sob forma de colcha de retalhos tecnológicos, mas não de pacotes de desenvolvimento fechados à participação e à imaginação locais (ZAOUAL, 2006, p.208).

Apesar da amplitude escalar alcançada pela economia informal, Singer (1999) a considera frágil devido sua “pequenez e isolamento”. Nesse sentido, o autor entende que, considerando a estrutura capitalista em que está inserida, a melhor forma para quebrar o isolamento é a substituição da competição pela solidariedade (SINGER, 1999, p. 131). Zaoual (2006) corrobora com esta ideia ao mencionar que:

[...] o mercado não pode ser o único mecanismo de coordenação entre os homens. O dinamismo de uma economia e, também de uma sociedade – se fosse possível isolar a primeira da segunda – pressupõem a intervenção de outras modalidades de trocas, como a cooperação, cujas opções podem ser muito variadas (ZAOUAL, 2006, p. 84).

De acordo com Singer (1999), esse processo social das economias informais surgiu como resposta à exclusão social e às desigualdades, e consiste na ideia de economia solidária que está relacionada com a possibilidade da organização dos modos de produção sem o capital centralizador para criar um novo setor econômico (SINGER, 1999).

Conforme dito anteriormente, historicamente, as comunidades caiçaras da Praia de Castelhanos foram formadas a partir dessa relação com os modos de produção capitalistas devido à dependência com o mercado externo baseado na produção das culturas agrícolas e, mais tarde, da pesca comercial. Apesar da forte ligação com os modos de produção capitalista, se organizam internamente de forma associativa pautada em práticas de subsistência que negam o acúmulo de capital. A chegada do turismo sedimentou a ligação do caiçara ao modo de produção capitalista. A expropriação de seus territórios causa conflitos que têm estimulado o fortalecimento dos arranjos locais como alternativa para inclusão nos processos de desenvolvimento local e como possibilidade para equidade e justiça de uso e acesso dos recursos comuns.

Para Rodrigues (2003) o desenvolvimento local é:

[...] uma bandeira com nítido viés ideológico, cujo maior escopo é a inclusão social através da melhoria das condições de vida de unidades familiares de comunidades desprovidas de condições dignas de existência. Visto desta forma o desenvolvimento com base local é antes de tudo social, não se

vinculando necessariamente a um crescimento econômico significativo (RODRIGUES, 2003, p. 1).

Nesse sentido, Buarque (2008) entende o desenvolvimento local enquanto um processo que:

pode ser conceituado como um processo endógeno de mudança que leva ao dinamismo econômico e à melhoria da qualidade de vida da população em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos. [...] Não pode se limitar a um enfoque econômico, normalmente associado às propostas de desenvolvimento endógeno, mas não pode minimizar a importância do dinamismo econômico (BUARQUE, 2008, p. 25-26).

Em consideração ao exposto, o desenvolvimento local caracteriza-se por estar ancorado numa série de princípios como a valorização dos recursos naturais, culturais, dos saberes tradicionais, e tem como objetivo existencial a solução dos problemas sociais, ou de qualquer outra natureza. Nesse sentido, as estratégias voltadas à promoção do desenvolvimento endógeno podem ocorrer em diferentes territórios, por meio da autogestão coletiva, a fim de promover equilíbrio, autonomia e fomentar o sentimento de pertencimento.

Para Coriolano (2003), apesar do turismo estar diretamente relacionado ao grande capital, as atividades elementares do turismo podem ser desempenhadas de forma participativa e democrática, se colocando acessível à pequena economia, no exemplo da gestão dos estabelecimentos de alimentação, hospedagem e passeios, entre outros serviços (CORIOLANO, 2013). Cruz (2009) corrobora das mesmas ideias e entende que o desenvolvimento local com base no turismo pode ser considerado como uma forma de resistência à internacionalização do mesmo (CRUZ, 2009).

Rodrigues (2003) demonstra a diferença entre as propostas de desenvolvimento dos pontos de vista economicista e humanista. A autora identifica, nesse último, a atribuição do poder à comunidade local e o respeito aos princípios da sustentabilidade (RODRIGUES, 2003).

Scótolto e Panosso (2015) reconhecem a necessidade de uma organização endógena que identifique as potencialidades socioculturais e naturais, vocações individuais e produtivas com objetivo de movimentar a economia local. Os autores também tecem comentários sobre as políticas públicas com diretrizes de fomento às práticas locais e

consideram que no processo de desenvolvimento do turismo local as iniciativas exógenas devem ocupar um plano secundário e o foco deve estar concentrado na formatação do turismo pautado nos valores locais (SCÓTOLO; PANOSSO, 2015).

Cruz (2009) afirma que, no Brasil, das experiências exitosas de desenvolvimento local apoiadas no turismo pode-se citar aquelas denominadas de “turismo comunitário” que, para a autora, compreende uma forma de turismo gerida pelas comunidades em seus territórios (CRUZ, 2009).

O desenvolvimento local por meio de projetos turísticos é uma alternativa para o acelerado processo de globalização. Permite impulsionar e fortalecer as identidades locais e regionais ao atuar como um mecanismo social que defenda o entorno imediato, da vida cotidiana, dos elementos de pertença e permanência da população local. Entende-se que existem recursos naturais e culturais que podem ser utilizados para desenvolver atividades turísticas, sem colocar em risco sua existência, a fim de usá-los durante longos períodos para o bem estar de todos aqueles que compõem a localidade e com aqueles que estão por vir (SALVATIERRA; MAR, 2012, p. 126)

As práticas endógenas de turismo, que têm o homem como centro do processo, têm surgido em localidades, especialmente em áreas rurais e de comunidades tradicionais, que se organizam para resistir à exclusão social (ou inclusão perversa) e buscar melhorias com relação às questões deficientes. Esse movimento contribui para o aumento da organização social, da solidariedade e da participação comunitária.

[...] turismo de base comunitária possibilita à população local ter um controle efetivo das decisões sobre o turismo no local e sobre o desenvolvimento de suas atividades. Pratica-se, assim, a gestão comunitária ou familiar daquilo que é disponibilizado como serviços e atrativos turísticos, valorizando aspectos culturais e naturais do local (SCÓTOLO; PANOSSO, 2015, p.49).

Entende-se que essas mudanças de paradigma contribuem para sanar muitas carências locais e promover a integração da população excluída à um processo de desenvolvimento que versa sobre a sustentabilidade dos recursos naturais e socioculturais e tem o homem como foco.

O fortalecimento do turismo convencional e os consequentes problemas advindos da atividade de massa, assim como as carências locais pré-existentes, têm cada vez

mais encorajado as comunidades da Praia de Castelhanos a se organizarem para a tomada de decisão e gestão do território tradicional.

O amadurecimento comunitário por meio da regularização da associação de moradores e a participação nos fóruns de discussão têm colocado o caiçara em pauta de reuniões para reivindicações antigas. A organização comunitária pode ser vista em ações como da estruturação de uma área para estacionamento destinada ao atendimento dos veículos 4x4 de turismo, seguida da proibição de passagem de veículos nos rios locais e de circulação na praia. E, recentemente, os caiçaras se uniram em um Núcleo de Turismo de Base Comunitária que atua na elaboração, desenvolvimento e execução de roteiros locais baseados na gestão comunitária e que segue com uma solicitação junto ao PEIb para formalização da gestão compartilhada das trilhas (antigos caminhos caiçaras) do território tradicional.

A busca pelo desenvolvimento local que atenda aos anseios da comunidade caiçara é demonstrada em ações voltadas ao fortalecimento do TBC como um meio para a organização comunitária, participação na tomada de decisão e para buscar os direitos caiçaras visando garantir a sustentabilidade em seu sentido mais amplo, ou seja, nas dimensões econômica, social, ambiental, ética e cultural.

Posto isso, os caiçaras da Praia de Castelhanos vem buscando, por meio do turismo, uma forma de inserção nos processos de desenvolvimento e de tomada de decisão no território tradicional. Conforme mencionado, as ações em andamento têm como objetivo a solução dos problemas sociais decorrentes do turismo de gestão exógena e da ausência do Estado. São ações endógenas que valorizam os recursos naturais, o saber-fazer, as tradições e apresentam o caiçara como protagonista e estabelecem a discussão sobre o uso dos recursos naturais, a conservação e o desenvolvimento local com características sustentáveis. O protagonismo no desenvolvimento local é uma reação à exclusão (ou inclusão injusta) nos modos de produção capitalista e que contribui na definição de um novo modelo de produção territorial em consonância com a territorialidade tradicional.

4 METODOLOGIA

Neste capítulo, é apresentado o percurso metodológico traçado para o alcance dos objetivos propostos mediante a problemática indicada anteriormente.

A fim de aproximar o pesquisador da realidade a ser estudada, definiu-se pela adoção da abordagem integrada combinando o uso de metodologias, inclusive participativas, devido à capacidade de aprofundamento e de totalidade investigativa oferecida por estes métodos para a pesquisa qualitativa.

De acordo com Thiollent e Silva (2007),

A perspectiva socioambiental requer uma abordagem sistêmica, não limitada à análise de variáveis isoladas, mas de um modo capaz de apreender o todo e as partes nas suas relações com o todo, enxergando a complexidade que resulta da interação entre as partes. Além disso, a ideia de sustentabilidade requer que seja levada em consideração uma visão de futuro. A abordagem sistêmica não se limita aos aspectos estruturais, processuais e funcionais da realidade observada no presente. É preciso levar em conta a dimensão histórica, com aspectos de evolução, retrato do passado e projeção do futuro que, evidentemente, é objeto de conflitos, mas a partir do qual se define o que é desejável ou não (THIOLLENT; SILVA, 2007, p. 94).

Para Veal (2011), os métodos de pesquisa qualitativa podem ser usados em casos onde não há necessidade de quantificação. Caracterizam-se pela centralização na visão do pesquisador, que possui liberdade de escolha na condução da pesquisa, e por basearem-se na crença de que a pessoa envolvida em determinada situação consegue melhor expressar seus sentimentos sem uma imposta intermediação do pesquisador (VEAL, 2011).

Segundo Gil (2008),

[...] os métodos têm por objetivo proporcionar ao investigador os meios técnicos para garantir a objetividade e a precisão no estudo dos fatos sociais. [...] Nem sempre um método é adotado rigorosa ou exclusivamente numa investigação [...] mais métodos podem ser combinados [...] (GIL, 2008, p. 14).

Por se tratar de uma área de estudo constituída por práticas e transformações resultantes das ações de diversos atores sociais em uma temporalidade determinada,

buscou-se a combinação dos métodos de análise documental, observação participante e pesquisa-ação pelo uso das técnicas desenvolvidas no contexto do levantamento de dados secundários e em trabalho de campo. A utilização da pesquisa-ação se justificou pelo meu histórico de participação em reuniões e a vivência com os diversos atores relacionados com a problemática apresentada. Segundo Tripp (2005),

É importante que se reconheça a pesquisa-ação como um dos inúmeros tipos de investigação-ação, que é um termo genérico para qualquer processo que siga um ciclo no qual se aprimora a prática pela oscilação sistemática entre agir no campo da prática e investigar a respeito dela. Planeja-se, implementa-se, descreve-se e avalia-se uma mudança para a melhora de sua prática, aprendendo mais, no correr do processo, tanto a respeito da prática quanto da própria investigação (TRIPP, 2005, p.445-446).

Portanto, a pesquisa-ação é “uma forma de investigação-ação que utiliza técnicas de pesquisa consagradas para informar a ação que se decide tomar para melhorar a prática” (TRIPP, 2005, p. 447) e este recurso foi adotado para o desenvolvimento desta pesquisa.

Desta forma, o ciclo da pesquisa-ação descrito por Tripp (2005) é composto por quatro etapas, que segundo o autor podem se apresentar de diferentes modos, podendo inclusive serem desenvolvidas novas versões para a utilização em situações singulares, dependendo dos objetivos, circunstâncias e adequados aos fatores mencionados.

Posto isso, o percurso metodológico para o desenvolvimento desta pesquisa foi dividido em etapas, de acordo com as técnicas adotadas. Iniciado com a participação em reuniões e a vivência de campo, foi seguido do levantamento documental e bibliográfico pertinente ao objeto e área de estudo, da etapa da realização de entrevistas e, por fim, da análise dos resultados.

4.1 PARTICIPAÇÃO EM REUNIÕES E VIVÊNCIA DE CAMPO

Durante o período em que atuei como servidora pública municipal na função de técnica em turismo, dentre algumas de minhas atribuições estavam: a) idealizar,

implantar e coordenar projetos voltados ao desenvolvimento do turismo nas comunidades caiçaras do arquipélago de Ilhabela; b) participar dos diversos fóruns de discussão e reuniões de conselhos municipais e estaduais representando a Prefeitura Municipal de Ilhabela (PMI), a fim de discutir as temáticas relacionadas ao meio ambiente, desenvolvimento local, turismo e povos e comunidades tradicionais.

Desde 2010, participo das reuniões da Câmara Técnica de Ecoturismo²¹ (CTEcoturismo) me tornando coordenadora no período de 2013 a 2018. Paralelo a isso, estive presente nas reuniões e oficinas participativas para elaboração e/ou revisão de outros instrumentos de gestão e ordenamento territorial de Ilhabela como, por exemplo, do Plano de Manejo do PEIb, do Plano Diretor de Desenvolvimento Socioambiental, do Gerenciamento Costeiro do Litoral Norte e do Plano Gestor de Turismo.

Assim, para o desenvolvimento desta pesquisa, conforme descrito adiante no item 4.2, foram recuperados e analisados os registros de minhas cadernetas de campo e das reuniões e das oficinas em que estive presente ao longo dos anos como servidora; assim como a análise das atas, algumas incluídas no Anexo E da pesquisa e apresentadas nos capítulos de Análise e Resultados da Pesquisa.

Nessa pesquisa a minha vivência de campo ao longo desses anos também foi utilizado como fonte de dados de análise. Nesta vivência destaca-se os levantamentos relacionados com o desenvolvimento do turismo em unidades de conservação e nas comunidades tradicionais do arquipélago de Ilhabela, em especial na Praia de Castelhanos. A partir dos trabalhos vivenciados por meio da atuação na CTEcoturismo, em 2015, intensifiquei as idas a campo e alguns cuidados foram considerados. Apesar dessas visitas ainda consistirem parte do trabalho voluntário, a coleta de dados e o tempo de investigação foram valiosos para a elaboração do

²¹ A CTEcoturismo é uma câmara temática criada em 2004 no âmbito do Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela para acompanhar a execução do Projeto de Desenvolvimento do Ecoturismo na Região da Mata Atlântica. Com esse grupo de trabalho foram desenvolvidos estudos técnicos, elaboradas políticas públicas e projetos voltados ao planejamento do turismo na Unidade de Conservação e nas comunidades tradicionais. A partir de 2008 começou a fazer parte das câmaras temáticas permanentes do Conselho Municipal de Turismo (COMTUR). Atualmente trabalha para melhoria do diálogo entre as gestões estadual e municipal, junto ao COMTUR em busca da estruturação da atividade turística que prioriza o desenvolvimento humano e social em detrimento do econômico.

projeto de pesquisa, amadurecimento das ideias e, por fim, para o alcance dos objetivos propostos. Para Thiollent e Silva (2007) a pesquisa-ação é principalmente investigativa.

Em 2016 minha atuação foi consolidada com o ingresso no programa de mestrado e o desenvolvimento do projeto de Turismo de Base Comunitária dos Castelhanos, que teve início em meados de 2017. Os pressupostos da pesquisa-ação foram reforçados, em seu caráter investigativo, “dentro de um processo de interação entre pesquisadores e população interessada, para gerar possíveis soluções aos problemas detectados” (THIOLLENT; SILVA, 2007, p. 94).

De acordo com a metodologia da pesquisa-ação:

Da interação prolongada entre pesquisadores e atores surgem novas construções de conhecimento voltadas para a prática. A partir de mapeamentos e sistematizações, tais construções tornam-se conhecimento apropriado pelos usuários e, ao mesmo tempo, validadas no plano científico pelos pesquisadores e profissionais (THIOLLENT; SILVA, 2007, p. 95).

Pode-se afirmar que, entre o período de 2015 a 2018, foram realizadas mais de 30 visitas a campo, incluindo os períodos de temporada de verão, feriados, finais de semana e dias de semana do cotidiano normal. O tempo de permanência variou entre um a cinco dias quando foram realizadas reuniões, conversas informais, participação nas atividades sociais e econômicas e de momentos de descanso e festas.

Por se tratar de uma pesquisa que envolve um grupo de distintos atores e sobre uma rotina específica, foi relacionada à pesquisa-ação o uso da técnica da observação participante para compreender o cotidiano do turismo e as relações estabelecidas entre os diversos atores no território tradicional.

Segundo Gil (2008), a observação participante se dá quando o observador se encaixa no grupo ou situação com vistas a investigar algo determinado. Menciona que:

Neste caso, o observador assume, pelo menos até certo ponto, o papel de um membro do grupo. Daí porque se pode definir observação participante como técnica pela qual se chega ao conhecimento da vida de um grupo a partir do interior dele mesmo (GIL, 2008, p. 103).

Posto isso, a observação participante se deu na coleta de dados para a análise das

situações voltadas ao reconhecimento das a) relações estabelecidas entre os operadores de transporte 4X4 e transporte marítimo e os caiçaras; b) relações estabelecidas entre os operadores de transporte 4X4 e transporte marítimo e proprietários dos empreendimentos de alimentação; c) relações estabelecidas entre os proprietários dos empreendimentos de alimentação e os caiçaras; d) relações estabelecidas entre os veranistas com os proprietários dos empreendimentos de alimentação; e) relações estabelecidas entre os veranistas e os caiçaras; f) a relação de todos os atores com a unidade de conservação.

A possibilidade de vivenciar a rotina dos atores envolvidos na problemática apresentada nessa pesquisa configurou-se em uma oportunidade para evidenciar os processos estabelecidos nas relações no e do território. Por meio da observação participante e da pesquisa-ação buscou-se verificar os procedimentos da gestão e operação do turismo e os conflitos advindos do turismo e veraneio na unidade de conservação e no território tradicional. A constante presença permitiu monitorar e interpretar os fatos que se desenrolaram e, registrá-los por meio desta pesquisa.

4.2 PESQUISA DOCUMENTAL E BIBLIOGRÁFICA

Essa etapa consistiu na obtenção de dados por meio da pesquisa bibliográfica e documental buscando analisar os conflitos decorrentes do uso e ocupação da Praia de Castelhanos e os atores envolvidos nesse processo.

De acordo com Gil (2008), a pesquisa documental trata-se não somente de documentos escritos, mas de qualquer objeto que possa contribuir na análise de determinado fenômeno.

Desta forma, foram consultados documentos de fontes primárias e secundárias como, por exemplo, registros institucionais escritos, fotos, vídeos, dados estatísticos, documentos pessoais e de comunicação de massa.

Destaca-se as pesquisas realizadas no acervo do jornal O Estado de São Paulo para analisar os artigos publicados sobre Ilhabela e o PEIb entre as décadas de 1950 a 2010. Por meio desses artigos, foi possível identificar os momentos históricos da Estrada-Perequê Castelhanos e a constituição tanto da unidade de conservação como

de Ilhabela como um destino de turismo.

Com relação aos filmes e documentários, foram analisados, em ordem cronológica: a) o filme “Caiçara”, da década de 1950, que tem como cenário o Centro Histórico e aborda as relações de poder, econômicas e raciais no território ilhéu em um momento de retração comercial e de pobreza, b) o documentário independente “Os Donos da Ilha”, produzido em 2008, aborda as transformações da identidade do caiçara de Ilhabela. E, finalmente, c) “Donos da Terra: um recorte sobre a regularização fundiária no litoral paulista”, documentário, produzido em 2016 pelo Observatório Litoral Sustentável, que aborda a polêmica temática da regularização fundiária na Baixada Santista e Litoral Norte, com destaque para a outorga do Termo de Autorização de Uso Sustentável na Baía dos Castelhanos. Estes documentários permitiram aclarar o entendimento dos conflitos existentes na região.

No âmbito dos documentos específicos, foram analisadas as atas das reuniões do CC-PEIb a partir de 2010 e da CTEcoturismo a partir de 2012 até os dias atuais. Destaca-se que as atas do CC-PEIb referentes ao período de 2004 a 2010 foram extraviadas e com relação às atas da CTEcoturismo, somente a partir do ano de 2013 há um histórico completo das discussões, especialmente com relação à implantação da Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131, conhecida como Projeto Estrada-Parque. Também foram analisados os dados estatísticos do Parque Estadual de Ilhabela referentes a operação e visitação na Estrada-Perequê Castelhanos entre o período de 2009 a 2017.

Buscou-se analisar a legislação ligada à temática das unidades de conservação, povos e comunidades tradicionais, gestão territorial e regularização fundiária como, por exemplo, as normativas, portarias, leis, decretos e planos municipais, com destaque para: PM-PEIb (2015), GERCO-LN (2004, 2017), PDDSA (2006), PGT (2005, 2015), PMMA (2015) e Lei Municipal 98/1980.

Do ponto de vista documental, também foram cumpridas as exigências da Plataforma Brasil e da Comissão Técnico-Científica do Instituto Florestal (COTEC) (Anexos H e I), pois as vilas caiçaras e a área da pesquisa estão localizadas na Zona de Amortecimento do Parque Estadual de Ilhabela.

4.3 ENTREVISTAS

As entrevistas visaram levantar informações referentes à criação e implantação do PEIb, a consolidação da função turística da unidade de conservação e para auxiliar no mapeamento do espaço comunitário. Para o atendimento do proposto foram entrevistados 14 atores divididos em cinco diferentes segmentos, conforme demonstrado na **Tabela 1**.

Os critérios para a seleção dos atores foi pautado em: a) ter participado do processo de criação e implantação da UC ocupando um cargo público e ter desenvolvido trabalho de relevância histórica; b) ter vivenciado o processo de transformação territorial pelo turismo e o veraneio na Praia de Castelhanos contribuindo para o resgate histórico; c) apresentar envolvimento ora pela participação nos fóruns de discussão, ora na elaboração de políticas públicas relacionadas às temáticas discutidas na pesquisa; d) ser morador do território tradicional e indivíduo atuante das atividades tradicionais e ligadas ao turismo; e) ser caiçara nativo da Praia de Castelhanos.

Utilizou-se da técnica denominada entrevista por pautas, que se guia por uma relação de pontos de interesse e não exige uma estruturação rígida, apenas estabelece o ordenamento entre as pautas. É caracterizada pela fala livre do entrevistado e pelas poucas perguntas do entrevistador, que garante a espontaneidade no processo (GIL, 2008).

O roteiro com a pauta da entrevista com o idealizador da UC em Ilhabela foi preparado baseado nos tópicos de interesse referentes aos objetivos e contexto de criação da UC. Já o roteiro com a pauta da entrevista com os ex-gestores do PEIb foi focado nas principais características da gestão, os desafios enfrentados e as questões referentes ao turismo e à Estrada Perequê-Castelhanos. A amostra foi composta por cinco entrevistas com atores ligados diretamente a UC, sendo quatro ex-gestores e um técnico responsável pela criação do PEIb. As entrevistas foram realizadas no período que compreendeu os anos de 2017 e 2018.

Tabela 1 - Lista de entrevistados e ocupação

Segmentos envolvidos	Atores/nomes	Ocupação
Unidade de Conservação	José Pedro Costa	Ex- técnico da SMA
	Fábio Olmos	Ex - Gestor Peib
	Wanda Maldonado	Ex - Gestor Peib
	Carolina Bio Poletto	Ex - Gestor Peib
Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela	Nilce Signorini	Ex-Prefeita
Comunidade Tradicional	Vivian Gonçalves de Souza	Caiçara – Canto da Lagoa
	Aline Gonçalves de Souza	Caiçara – Canto da Lagoa
	Thiago Gonçalves de Souza	Caiçara – Canto da Lagoa
	Fernando Rangel	Caiçara – Canto da Lagoa
	André Ricardo	Caiçara – Canto da Lagoa
	Irineu de Souza Lúcio	Caiçara – Canto da Lagoa
	Erinaldo da Silva	Caiçara – Canto do Ribeirão
Organização da Sociedade Civil	Carlos Nunes	Diretor Executivo do Instituto Ilhabela Sustentável (IIS)
Técnico	Alex Briatte Mantchev	Mecânico especialista em customização de carros 4x4 e <i>off road</i>

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018.

Para maior entendimento da intensificação do uso da Estrada-Parque voltado ao atendimento do turismo foram entrevistados três atores que discorreram sobre crescimento do uso turístico na UC e o relacionamento interinstitucional voltado à co-gestão dos recursos naturais. O roteiro com a pauta das entrevistas focou nas responsabilidades, parcerias e políticas públicas elaboradas para a gestão do uso dos atrativos naturais. A amostra foi composta por um diretor de uma ONG ambientalista, um técnico mecânico especialista em veículos 4X4 e uma ex-prefeita de Ilhabela. As

entrevistas ocorreram em 2018.

Com relação ao mapeamento do espaço comunitário foram entrevistados seis comunitários a fim de coletar dados para atualizar informações sobre o uso dos recursos naturais para o turismo e o veraneio nas vilas caiçaras e os seus reflexos socioeconômicos. Tais entrevistas foram importantes para atualizar dados secundários, identificar as transformações socioeconômicas intensificadas com o turismo e o veraneio e identificar o território de uso turístico propiciando maior entendimento sobre os conflitos na Praia de Castelhanos.

Com as entrevistas, foi possível traçar um panorama das intenções para a implantação da UC e as transformações territoriais ocorridas a partir desse marco. Colaboraram para identificar os atores e a temporalidade dos fatos, além do fortalecimento do turismo enquanto atividade econômica entendida como alternativa para a conservação dos recursos naturais.

Com exceção dos comunitários, as demais entrevistas por pautas foram realizadas via Skype e Whatsapp, desta forma não são apresentadas as transcrições. À medida que os entrevistados discorriam sobre os fatos, as principais informações foram anotadas. Posteriormente, as anotações foram sistematizadas e analisadas com o apoio das bases conceituais para compor o texto da pesquisa. O texto produzido a partir das entrevistas foi submetido, via e-mail, aos entrevistados relacionados na **Tabela 1**, cujas autorizações de uso de informações encontram-se no Anexo D dessa pesquisa.

4.4 SISTEMATIZAÇÃO DOS RESULTADOS DA PESQUISA

O conhecimento adquirido na revisão teórica foi sistematizado e somado às informações coletadas com a observação participante e pesquisa-ação nas visitas à Praia de Castelhanos, da participação nas reuniões e vivências em campo que resultaram nos subsídios para produção do capítulo de Análise e Resultados da Pesquisa.

Essa última etapa da pesquisa também consistiu no momento da sistematização dos dados coletados nas entrevistas e posterior análise em conjunto com as informações

obtidas com a participação nas reuniões e da vivência acima relatada.

A descrição realizada para a Análise e Resultados da Pesquisa foi baseada na descrição dos processos, dos dados coletados, das vivências e documentos identificados durante a investigação. Para Geertz (2008), “a análise é, portanto, escolher entre as estruturas de significação [...] e determinar sua base social e sua importância” (GEERTZ, 2008, p. 7).

Portanto, compreendeu adentrar nos significados das informações coletadas nas etapas anteriores e identificar os fatos de forma a compor um sistema de ideias, vislumbrando a interpretação ampla das relações postas no território.

O momento para a análise das informações sistematizadas foi fundamental para o entendimento dos atores envolvidos e as relações de poder que se estabelecem nos territórios da conservação, tradicional e do turismo.

A descrição proporcionou a elaboração das discussões sobre a) o entendimento das transformações da territorialidade caiçara ao se conflitar com outras realidades e culturas; b) o papel do turismo enquanto uma atividade que promove a disputa territorial e simbólica dos espaços em questão; c) os conflitos desencadeados com as atividades econômicas capitalistas que passaram a complementar a renda familiar caiçara e permeia o cotidiano local.

Os capítulos que seguem apresentam a Análise dos Resultados da Pesquisa e visam discutir as informações sistematizadas com vistas a atender aos objetivos propostos por essa pesquisa.

5 RESISTÊNCIAS E VIVÊNCIAS CAIÇARAS FRENTE AO TURISMO E O VERANEIO

Os interesses conservacionistas, imobiliários e comerciais que determinam que o local seja visto primordialmente como um atrativo turístico, modificam o território tradicional, fomentam a disputa do poder na Praia de Castelhanos, geram a exclusão, os impactos socioambientais e desencadeiam uma série de conflitos.

Posto isso, a análise dos resultados pretende verificar as informações sistematizadas a fim de atingir os objetivos propostos e contribuir com a discussão sobre o uso dos recursos naturais nos territórios tradicionais caiçaras com a finalidade do desenvolvimento de gestão endógena e o envolvimento dessas populações na tomada de decisão.

5.1 O DESENVOLVIMENTO DO LITORAL NORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO E O TURISMO EM ILHABELA

Próximo das capitais do Sudeste e dos grandes mercados consumidores, o litoral norte, desde a colonização, passou por diversos processos de transformação territorial, inicialmente por conta da economia agrícola de exportação e, mais tarde, dos interesses imobiliários e de veraneio, conferindo à região diferentes influências, especialmente no que tange àquelas ligadas às lógicas de produção capitalista (SÃO PAULO, 1947; FRANÇA, 1951; CALVENTE, 1993).

O cenário de opulência cafeeira em que o litoral norte²² encontrava-se inserido nos anos 1830 encerra-se com a construção da Estação Ferroviária da Central do Brasil, inaugurada em 1877, ligando São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. A modificação da logística do transporte das produções agrícolas, desviando-as dos portos de Ubatuba e São Sebastião, desencadeou uma série de fatos que levou ao declínio, entre o final do século XIX e início do século XX, das produções de cana-de-

²² “Em 1836 os “distritos” de Vila Bela, São Sebastião e Ubatuba produziram 14,2% do café que, na então província de São Paulo, já era o principal produto” (FRANÇA, 1951, p. 61).

açúcar e do café na região, provocando momentos difíceis de estagnação (SÃO PAULO, 1947; FRANÇA, 1951; MARCILIO, 2006).

O período da estagnação é caracterizado pelo êxodo e abandono de muitas propriedades, especialmente aquelas de monocultura voltadas à exportação. As embarcações regulares, que atendiam com frequência os portos locais para escoar a produção, encerraram seus trajetos. Vieram os anos de relativo isolamento das localidades da região que, devido ao relevo montanhoso e à floresta densa, experimentaram difíceis condições de circulação e o enfraquecimento das relações comerciais. Apoiados nos recursos de colheita vegetal e animal providos pela floresta e pelo mar, os caiçaras se estabeleceram em pequenas vilas reproduzindo um modo de vida similar e característico (SÃO PAULO, 1947; FRANÇA, 1951; MARCILIO, 2006).

Em Ilhabela, viveram durante aproximadamente 40 anos parcial isolamento. As vias terrestres consistiam em picadas que dificultavam a comunicação entre as vilas caiçaras e o comércio interno e externo. Assim, o transporte ao mercado de Santos e o comércio interno eram realizados por mar, em canoas de voga movidas a remo e vela. Constituída num período de economia relativamente fechada e retraída, a vida econômica apoiou-se nas culturas provenientes das lavouras domésticas destinadas às necessidades de subsistência e, concomitantemente, à comercialização do excedente daqueles itens de valor comercial como a cana-de-açúcar usada nos engenhos para produção local de aguardente, as frutas, a mandioca, o café e o peixe seco (IHERING, 1887; FRANÇA, 1951; INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1957; CALVENTE, 1993; LUCHIARI, 1999).

A partir da década de 1920, a cultura das frutas como da banana e da laranja, especialmente nas décadas de 1930 e 1940, e a produção de aguardente destacaram-se por sua importância na economia comercial, vindo a configurar uma nova etapa da produção baseada na policultura (CARVALHO, 1944a; FRANÇA, 1951; INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1957; MARCILIO, 2006). No entanto, com a migração japonesa, a pesca assumiu caráter comercial e passou a ocupar lugar de destaque entre os produtos de valor econômico que, com a introdução dos barcos a motor e o estabelecimento de um maior contato com o porto de Santos, estimulou

os interesses ao comércio externo e as possibilidades de abertura econômica (FRANÇA, 1951; INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1957; MUSSOLINI, 1980).

A comercialização do pescado entra em crise em meados da década de 1930 e desencadeia outra fase de recessão. Apesar da nova função econômica auferida ao recém-chegado turismo e o veraneio, com a abertura da estrada de rodagem ligando São Sebastião a São Paulo, em 1935, era nítido o abandono da região litorânea, com exceção de Santos. Sobre o Litoral Norte, Ary França (1951) descreve, no início da década de 1950, “[...] é a mais estagnada das regiões paulistas, sem fontes econômicas próprias, financeiramente deficitário e demograficamente desfalcado”. O autor menciona o abandono total, e descreve a recente atividade de veraneio: “os bancos e capitalistas do planalto recusam-se a investimentos no litoral, salvo nas empresas de loteamento, visando o veraneio, cuja clientela jamais é praiana” (FRANÇA, 1951, p. 12).

Mais tarde em sua pesquisa, o mesmo autor, constata a valorização das terras e o aumento do valor dos lotes fomentado pelo interesse turístico. Este é o momento crucial da inversão entre os usos da terra, quando o uso agrícola perde espaço para o veraneio e o mercado de terras. Portanto, percebe-se, na década de 1950, de acordo com Haesbaert (2004a), o início da desterritorialização da agricultura e a territorialização do turismo em Ilhabela.

O cenário de estagnação econômica agrícola e demográfica perdurou até meados da década de 1950 e início da década de 1960, ou seja, começou a mudar de fato com a abertura ao tráfego do Porto de São Sebastião, em 1955, a pavimentação da Rodovia dos Tamoios (SP-99), em 1957, o início da travessia marítima de balsas entre São Sebastião e Ilhabela, em 1958, a construção do TEBAR, em 1969 e finalmente com a construção da Rodovia Rio-Santos (BR-101), concluída em 1974.

A partir da década de 1960, o turismo se transformou numa atividade econômica mais consistente no litoral norte que, apoiado na melhoria das vias de acesso e na decadência do turismo na Baixada Santista, formou um fluxo de visitação regular. A especulação de terras e a corrida imobiliária desse movimento gerou, gradativamente, a valorização da região, refletida no aumento dos preços e na expulsão dos seus

moradores nativos.

Mesmo com as dificuldades para se chegar dos grandes centros à Ilhabela, que apesar das melhorias continuava atendida por acessos precários, na década de 1970, o mercado imobiliário se consolidou sustentado no turismo e nas belezas naturais, especialmente com a construção das residências de veraneio a beira mar ou mescladas com a floresta. A estrutura de serviços da hotelaria e dos restaurantes passou a ser comparada, pelos anúncios de jornal da época, àqueles encontrados na capital e a natureza preservada foi a característica fulcral para o desenvolvimento econômico²³.

A abertura da BR-101 foi definidora no estabelecimento da região como polo turístico e alterou substancialmente a paisagem local, inclusive contribuindo para a migração de trabalhadores para atender à demanda de mão de obra voltada à construção civil.

A execução do Projeto Turis (ou Plano de Aproveitamento Turístico), criado em 1973 e apresentado pelo Governo Federal através da Empresa Brasileira de Turismo, foram determinantes para o incremento do turismo de massa, trazendo consequências drásticas para as populações locais. Projetada na década de 1970, a Rodovia Rio-Santos (BR-101) foi construída com o intuito de atender demandas turísticas interligando vários trechos litorâneos considerados “isolados” e, não por acaso, favorecendo a especulação imobiliária na região, já que as terras se valorizaram de maneira bastante significativa. As mais estimadas foram aquelas localizadas à beira-mar e, como podemos imaginar, violentos conflitos acabaram por retirar antigos moradores de seus territórios tradicionais. Roças, mangues e rios passaram a ser propriedade privada e, assim, já não era mais possível se sustentar ali (MONTEIRO, 2015, p. 3).

Segundo Noffs (2007), muitos projetos de infraestrutura desse período da década de 1970 não foram concluídos, contudo, serviram como intensificadores para ação de grileiros e especuladores na região, concentrando a maior parte da compra sobre a posse dos caíças, muitas vezes de forma irregular, e para a implantação de loteamentos em toda a costa. O autor menciona que a abertura de acessos, como no caso da abertura da Estrada Perequê-Castelhanos ligando a área urbanizada à face oceânica de Ilhabela, foram um dos principais vetores de condução da intensa corrida

²³ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 04 agosto de 1978. **Ilhabela luta para preservar seu atrativo maior: a paisagem**. Disponível em: <<https://goo.gl/cgU9Nu>>. Acesso em: 05/04/2018.

imobiliária no âmbito regional (NOFFS, 2007).

No exemplo de Ilhabela, com o intuito de deter maiores transformações territoriais decorrentes da especulação imobiliária voltada, especialmente, ao atendimento das demandas do turismo criou-se, em 1977, o PEIb. Sobre esse período de transformações, crescimento e da criação da UC, Silva (2009) entende que:

Ilhabela começou a crescer rápida e intensamente a partir do final da década de 1970, quando vieram as primeiras ações do poder público para disciplinar o uso do solo. Há duas explicações para a coincidência desses eventos. A primeira explicação reside no fato de que o mercado imobiliário, turismo e população vinham crescendo desde a década de 1960; ainda que esses três fatores não causassem problemas importantes para o município, era evidente a necessidade de criar instrumentos legais que os disciplinassem. A segunda explicação apresenta-se no ato mesmo da conservação legal de uma grande reserva de Mata Atlântica no litoral paulista, fato que constitui um atrativo importante para especuladores imobiliários e empresários do setor de turismo e destacou o município de Ilhabela entre as cidades turísticas do Brasil (SILVA, 2009, p. 129).

Observando sob esse ângulo, a criação do PEIb colocou-se conflitante em si só ao transformar a natureza em atrativo e valorizar as terras do entorno para a especulação imobiliária e para o setor turístico, enquanto que, por outro lado, buscava, com a proteção do território, a diminuição dos empreendimentos imobiliários que justamente se multiplicavam na ânsia de atender o crescente mercado de turismo. Após a criação da UC, constata-se um incremento da valorização turística do município confirmada em uma série de artigos do Caderno de Turismo do jornal O Estado de São Paulo que ao enaltecer a natureza preservada atribui ao arquipélago a imagem de um destino de turismo exótico: “[...] localizada a poucas horas da capital oferece maravilhas naturais. É o paraíso que não existe mais e que o homem não destruiu”²⁴.

Essas ações de proteção da natureza visaram também o fomento das atividades de lazer e recreação e marcaram uma nova fase no desenvolvimento local. O turismo e o veraneio que despontou timidamente na década de 1930, nesse momento, se colocou como alternativa econômica exponencial, alterando, conjuntamente com o mercado imobiliário, as estruturas sociais e territoriais de forma rápida e definitiva (FRANÇA, 1951; CALVENTE, 1993; LUCHIARI, 1999).

²⁴ Ibid.

Por meio das entrevistas concedidas pelos caiçaras mais antigos e imigrantes, que se tornaram a elite local, à pesquisadora Márcia Merlo (2000), durante o desenvolvimento da pesquisa “Memória de Ilhabela: faces ocultas vozes no ar” é possível identificar que, do ângulo dos moradores, o turismo e o veraneio vieram apresentar e representar um movimento de mudanças, de contato com outras culturas, com o mundo das grandes cidades e da indústria, ou seja, o fim do isolamento econômico. O “progresso” visto na melhoria de infraestrutura como, por exemplo, a instalação da luz elétrica, a abertura e pavimentação de vias de articulação internas e o fortalecimento do setor de serviços com a abertura de novos comércios também acentuou o fosso da diferença social e hierárquica, típico das cidades de economia capitalista e, com o passar dos anos fez perceber as transformações econômico e social que o crescente fluxo de turistas trouxe consigo (CALVENTE, 1993; MERLO, 2000).

Em sua pesquisa, Calvente (1993) descreve o processo de urbanização de bairros localizados na face continental durante as décadas de 1980 e meados de 1990, período de intensa transformação social e econômica em virtude da introdução do turismo nas relações locais. O Curral, bairro localizado ao Sul da ilha, antes classificado como um bairro exclusivamente caiçara, presenciou o abandono das atividades tradicionais substituídas por atividades econômicas ligadas à prestação de serviço nas residências de veraneio. Com a apropriação do território tradicional pelos interesses do turismo, o desenvolvimento passa a atender as lógicas do capital, ditados tanto pela mídia publicitária como pelo direcionamento das políticas públicas locais que valorizavam o turismo como principal fonte econômica (CALVENTE, 1993).

Verifica-se, no âmbito municipal, a partir da década de 1980, a formulação de políticas públicas relacionadas ao fomento da valorização do patrimônio paisagístico, estimulando o uso turístico enquanto aspecto potencial para o desenvolvimento local. A promulgação da Lei de Uso e Ocupação do Solo²⁵, conhecida como Lei nº 98/1980, que trata do patrimônio turístico, da proteção ambiental e uso e ocupação do solo, relacionou o potencial turístico local à geração de emprego e renda e dedicou três capítulos inteiramente ao regramento do turismo no território ilhéu: Capítulo I - do

²⁵ ILHABELA. **Lei Municipal 98, de 25 de novembro de 1980**. Dispõe sobre o patrimônio turístico, a proteção ambiental e o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ilhabela.

patrimônio turístico-paisagístico e do campo de ação municipal; Capítulo XVII - da hospedagem e entretenimento turístico; Capítulo XIX - dos "campings" e acampamentos turísticos.

Artigo 4º - O campo de ação do Poder Público Municipal terá como meta destacada o incremento da atividade turística e aperfeiçoamento de suas características e qualidade.

§ 1º - No desenvolvimento desta meta objetivar-se-á aprimorar de toda forma, o contexto e o produto turístico ilhabelense, transformando o turismo, de simples fato trivial, em fator de potencialidade econômica atuante no bem geral da coletividade.

§ 2º - O estímulo e o incremento à atividade turística serão sempre acompanhados de medidas visando o progresso e a melhoria do padrão habitacional e da qualidade da vida dos munícipes ilhabelenses (ILHABELA, 1980).

Com isso, novos usos foram conferidos à terra em detrimento do uso tradicional e das questões identitárias. Essa política de valorização do turismo enquanto vetor para o desenvolvimento local acabou por descumprir com a função social do território, devido à sua característica excludente. Os recursos naturais foram transformados em mercadoria a fim de promover o desenvolvimento e assumiu a prestação de serviços como principal fonte para o crescimento econômico de Ilhabela.

Conforme relatado, situações similares se acumularam ao longo da história política e econômica de Ilhabela, com essa inclinação clara nas administrações municipais desde a década de 1950²⁶ e o favorecimento da formação de uma elite “de fora” que passou a ser proprietária dos novos empreendimentos para prestação de serviços de turismo (MERLO, 2000). Calvente (1993) conclui, em sua pesquisa, que na década de 1990 muitos bairros da zona urbana se encontravam completamente descaracterizados e urbanizados, com a expulsão de caiçaras do território devido à valorização da propriedade reproduzida no alto Imposto Territorial Urbano (IPTU) e, com relação à postura da administração municipal, completa:

[...] é totalmente voltada para a atividade turística, podendo-se comparar o momento atual com a fase da monocultura de café, ou mesmo com a fase da

²⁶ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 28 setembro de 1958. **O futuro de Ilhabela como centro de turismo do litoral paulista**. Disponível em: <<https://goo.gl/aa7KfD>>. Acesso em: 05/04/2018.

pesca comercial. Continua-se pensando no espaço como voltado para uma única atividade, o que já se mostrou, historicamente, imprudente (CALVENTE, 1993, p. 124).

Por conta dessa valorização enquanto destino turístico, já nas décadas de 1990 e 2000, as principais atividades econômicas da população de Ilhabela estavam ligadas ao turismo, por meio da prestação de serviços e da construção civil. A atividade turística assumiu uma característica de massa, não só voltada às residências de veraneio, mas direcionada ao atendimento dos grandes fluxos concentrados nos feriados, finais de semana e temporadas de verão. A partir de então, a atividade centralizada no segmento de sol e praia se fortaleceu sem muito planejamento e controle, o que causou uma série de impactos sociais negativos como, por exemplo, o crescimento da população, a ocupação desordenada, a marginalização dos nativos, o fomento de trabalhos informais e precários e a multiplicação das residências de veraneio que geraram elevados custos ao município por demandar a implantação de infraestrutura urbana, que permanece ociosa grande parte do ano (SÃO PAULO, 1998a, 2015; LITORAL SUSTENTÁVEL, 2013).

Assim, o processo de urbanização acompanhou a emigração ocasionada, especialmente, para o atendimento das demandas voltadas ao mercado de turismo e o veraneio. Foram formados diferentes perfis de migrantes e, dentre esses: a) os empreendedores, vindos das grandes capitais para tornarem-se proprietários dos estabelecimentos de prestação de serviços, incluindo construção civil, hospedagem e alimentação, e b) aqueles que compunham a maior parcela da população, formada por pessoas em busca de oportunidades de trabalho e melhoria de vida. O crescimento populacional levou ao encarecimento e declínio da disponibilidade de terras, que reverberou no crescimento desordenado e ocupação irregular (ILHABELA, 2005).

A Lei nº 98/1980 foi a principal legislação para ordenamento territorial e a primeira com viés turístico e ambiental até os anos 2000, quando se inicia um período importante para o planejamento do “desenvolvimento” socioeconômico e ambiental do litoral norte e de Ilhabela. A partir de então, observa-se o avanço em torno dos instrumentos de regulação do uso do espaço com uma “roupagem” socioambiental, conforme discutido por Esteva (2010) e Sachs (2010).

Durante os anos de 2000 a 2010, começaram simultaneamente alguns processos de elaboração participativa de políticas públicas com o objetivo de nortear as diretrizes e as estratégias para o desenvolvimento visando a sustentabilidade local e regional. Essas políticas públicas abordavam temáticas referentes às comunidades tradicionais, ao uso dos recursos naturais do território e o turismo, inclusive relacionando-as às diretrizes de desenvolvimento para a região. Destaca-se a elaboração do GERCO-LN²⁷, em 2004, do PGT, em 2005, e do PDDSA²⁸, em 2006.

O GERCO-LN passa a estabelecer o zoneamento terrestre e marinho da costa norte do Estado de São Paulo e as respectivas diretrizes e metas ambientais e socioeconômicas para o estabelecimento e ordenamento de diversos usos humanos e atividades econômicas previstas em cada zona. No zoneamento terrestre foram estabelecidas, considerando as características socioambientais, as Zonas 1 a 5, que apresentam diferentes permissividades sobre o uso do meio ambiente e a Área

²⁷ SÃO PAULO. **Decreto Estadual nº 49.215 de 07 de dezembro de 2004**. Dispõe sobre o Zoneamento Ecológico-Econômico do setor do litoral norte, prevê usos e atividades para as diferentes zonas, estabelece diretrizes, metas ambientais e socioeconômicas e dá outras providências, nos termos estabelecidos pela lei nº 10.019 de 3 de julho de 1998. O GERCO-LN abrange os municípios de Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião e Ilhabela. Começou a ser discutido em meados da década de 1990. As audiências públicas regionais foram realizadas em 2003, sendo finalmente aprovado em 2004. Em 2013, iniciou-se a revisão do GERCO-LN que, devido às divergências entre a gestão pública municipal e a Sociedade Civil de Ilhabela a respeito das diretrizes para a expansão urbana da cidade, culminou na suspensão do processo de revisão em todo Litoral Norte. Na época, a Prefeitura Municipal propunha a transformação das comunidades tradicionais do Bonete e da Baía dos Castelhanos em área urbana Zona 4 (Z4), com vistas a aumentar as áreas de expansão e viabilizar antigos loteamentos e empreendimentos imobiliários de grande porte não permitidos no enquadramento das Zonas 1 (Z1) e Zona 2 (Z2) do GERCO-LN de 2004. O processo de revisão do GERCO-LN foi retomado em 2015 e a versão atual promulgada, em 2017, por meio do Decreto Estadual nº 62.913/2017, que traz o conceito de território tradicional no texto e enquadra todas as comunidades tradicionais de Ilhabela nas Z1 e Z2.

²⁸ ILHABELA, **Lei Municipal nº 421 de 2006**. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor de Desenvolvimento Socioambiental do município de Ilhabela e dá outras providências. O PDDSA foi elaborado entre os anos de 2001 a 2006. As reuniões comunitárias ocorreram em 2002. Em 2003, foi realizada a sistematização dos dados e não houve nenhuma reunião no âmbito local. As audiências públicas para apresentação do documento foram realizadas em 2004 e somente em 2005 foi enviado à Câmara Municipal de Ilhabela. Durante esse intervalo, no ano de 2005, Ilhabela viveu seu maior *boom* imobiliário com a aprovação de inúmeras casas de veraneio construídas em condomínios e loteamentos aprovados no passado. Destaca-se nesse período a dependência do orçamento municipal no setor da construção civil e turismo de veraneio, principais fontes de arrecadação pública. Para maiores detalhes sobre o assunto consultar Silva (2009). Em 2014 e 2015, inicia-se pela gestão municipal um processo denominado de Plano Futuro, paralelo à revisão do GERCO-LN, para a revisão do PDDSA. Realizadas as consultas participativas, foram entregues ao CMDSA produtos que alteravam o PDDSA e permitiam a expansão urbana facilitando a aprovação de empreendimentos. Tal episódio culminou na suspensão do CMDSA e, por pressão da Sociedade Civil organizada, no encerramento do contrato com a consultoria terceirizada para a revisão do PDDSA. Nos dias de hoje a revisão do documento continua suspensa e se aguarda um convênio com a Universidade de São Paulo.

Especialmente Protegida (Z1AEP), que trata das UCs. Foi um marco para o planejamento do desenvolvimento do litoral norte pautado na conservação dos ambientes naturais e no desenvolvimento econômico com base no turismo de gestão exógena.

Paralelo à discussão do GERCO-LN, no âmbito municipal elaborava-se o PDDSA, um instrumento normativo e orientador para versar sobre o território nas áreas terrestre e marinha, excluindo a área que compõe a UC. Apresentou dentre os seus objetivos “promover o desenvolvimento das atividades náuticas de lazer, esportes e turismo, valorizando o potencial ilhéu” (ILHABELA, 2006, Art. 18, III).

O PDDSA traz, no Capítulo II - Ordenamento territorial e modelo de cidade, as Zonas Econômicas e Ecológicas (ZEEs), incluindo as áreas terrestre e marinha, assim como, apresenta as diretrizes para o desenvolvimento sustentável. Com relação à promoção do desenvolvimento sustentável, diz:

Art. 4º A promoção do desenvolvimento sustentável no município de Ilhabela tem como princípio o cumprimento das funções socioculturais da cidade buscando garantir: IV) a valorização cultural do município pela diversificação, atratividade e competitividade de suas funções; V) a reversão das tendências predatórias de expansão da cidade que vem pondo em risco as paisagens mais valorizadas do Município que são suas praias, cachoeiras e florestas de encosta; VI) a preservação, proteção e recuperação do meio ambiente, da paisagem urbana, dos mananciais e recursos hídricos, do patrimônio histórico, artístico e cultural do Município; XI) a prioridade da atividade Turística em seus diversos segmentos, como possibilidade de desenvolvimento sustentável (ILHABELA, 2006).

O documento intensificou a forte relação entre o turismo e os recursos naturais, enquanto mercadoria, como elementos para o desenvolvimento econômico de Ilhabela. O Capítulo VI - Estratégia da Sustentabilidade do Desenvolvimento e da Promoção Econômica, completa:

Art. 101º A Estratégia do Desenvolvimento e da Promoção Econômica constitui-se na aplicação de um conjunto de ações destinadas a proporcionar o crescimento quantitativo e qualitativo da economia, com especial atenção ao turismo e à preservação ambiental, através do estímulo a atividades geradoras de emprego e renda, da instituição de mecanismos que resultem numa distribuição socialmente justa da renda, de acordo com os seguintes objetivos: I) promover a valorização econômica dos recursos naturais, paisagísticos e culturais do município; III) propiciar a eficiência da atividade

econômica; IV) estimular o investimento produtivo do setor privado, particularmente nas atividades consideradas prioritárias ao desenvolvimento turístico municipal; VII) garantir o desenvolvimento do Turismo como possibilidade econômica sustentável para o município de Ilhabela; VIII) estimular atividades econômicas de implementação e suporte ao desenvolvimento turístico do município; IX) suprir a cidade de serviços públicos e infraestrutura para receber o turismo em seus diferentes segmentos nos períodos de alta temporada; X) combater a sazonalidade do turismo local e regional; XI) projetar Ilhabela nacional e internacionalmente (ILHABELA, 2006).

Apesar do PDDSA e do GERCO-LN abordarem o aspecto do desenvolvimento sustentável, os documentos atenderam a um planejamento voltado ao “desenvolvimento” baseado no turismo de gestão exógena e destacaram a preservação ambiental com foco na valorização econômica dos recursos comuns.

No âmbito local, ainda durante o governo de Manoel Marcos de Jesus Ferreira²⁹, foi elaborada a primeira política pública com foco normativo e orientador para o desenvolvimento do turismo, o Plano Gestor de Turismo (PGT), com objetivo de “promover instrumentos necessários para busca do desenvolvimento sustentável do turismo na ilha” (ILHABELA, 2005, p. 54, vol. 5).

Para a elaboração do PGT, além dos dados mapeados e dos programas estabelecidos no PDDSA (que se encontrava em fase de aprovação), foi realizado um diagnóstico da infraestrutura básica e turística e uma análise da capacidade de gestão turística local e dos impactos sociais, econômicos, culturais e ecológicos sob o enfoque do turismo. Durante as pesquisas, a consultoria concluiu que, em 2005:

Quase um quinto da população ilhabelense tem sua renda mensal proveniente de atividades relacionadas ao Turismo. E cerca da metade da população depende majoritariamente da atividade turística, do ponto de vista econômico. A partir disso, conclui-se o quão importante é o desenvolvimento do Turismo em Ilhabela, como fator de incremento socioeconômico (ILHABELA, 2005, 113).

Os outros resultados apontaram que o turismo de veraneio apenas amenizava os efeitos da sazonalidade turística e destacou a necessidade da diversificação das

²⁹ Manoel Marcos de Jesus Ferreira foi Prefeito por duas gestões consecutivas 2001-2004 e 2005-2008. Em seu mandato ocorreu o maior *boom* imobiliário de Ilhabela seguido do aumento demográfico baseado na emigração e na favelização de bairros, com o aumento das ocupações irregulares. Em sua gestão foi fomentado o turismo de cruzeiros de navios.

fontes de arrecadação municipal, considerando a grande dependência no turismo que, devido à sua característica sazonal, era responsável pela geração de empregos informais e contratações temporárias, baseadas em baixos salários que não incrementavam a mobilidade social. De acordo com as características geográficas, ambientais e as riquezas naturais, identificou-se, o ecoturismo, o turismo de aventura, o turismo de sol e praia e o turismo náutico como segmentos potenciais e propunha um plano estratégico para o desenvolvimento da atividade de forma mais equilibrada, ou seja, sustentável. Importante destacar que o PGT identificou a necessidade de evitar a “monocultura do turismo”, fomentada por muitos anos, e conseguiu trazer uma leitura dos impactos negativos consequentes, retratados na baixa qualidade dos empregos e salários e no crescimento desordenado que destruía o principal patrimônio turístico local: a paisagem e os recursos cultural e natural.

Com base na análise dessas informações nas políticas públicas mencionadas, verifica-se, que desde a década de 1980 se traçou um projeto voltado para o “desenvolvimento” da indústria turística de caráter exógeno em detrimento do desenvolvimento de bases locais. Tais colocações são vistas na priorização da dimensão econômica em relação à abordagem das dimensões social, cultural e ambiental do conceito de sustentabilidade. A falta de incentivo para a manutenção da cultura local se transformou num indicativo do processo de exclusão, especialmente das comunidades tradicionais e demonstra como os instrumentos de planejamento territorial contribuíram para transformar o território num espaço turístico e o caixara em um folclore, conforme apontado por Merlo (2000).

Entre os anos de 2006 e 2007, o Governo Federal anunciou a descoberta das reservas de Pré-sal na Bacia de Santos e, em poucos anos, as diretrizes para o desenvolvimento regional alteraram-se significativamente.

Municípios que, até pouco tempo, tinham no turismo sua única vocação e perspectiva de desenvolvimento, são ‘tensionados’ a assumirem também um modelo industrial de desenvolvimento, o que seria totalmente inviável para Ilhabela e, ademais, impedido pela legislação vigente no município. Contudo, mesmo na Ilha, este cenário já teria atraído novos investidores, de olho nas perspectivas de negócios abertos pela ampliação do Porto e pela atividade petroleira (INSTITUTO PÓLIS, 2013, p. 81).

Assim, nos últimos 10 anos, a pressão sobre o litoral norte aumentou apoiada num conjunto de empreendimentos para atender o programa econômico nacional anunciado. Destacam-se os projetos de ampliação do Porto de São Sebastião, as plataformas da Bacia de Santos, a ampliação do TEBAR, as obras nas vias de acesso com o contorno e a duplicação da Nova Tamoios (SP-99), contabilizando bilhões em investimentos em obras de infraestrutura para o atendimento da produção do Petróleo e Gás (P&G).

Localmente, desde 2010, conforme demonstra a **Tabela 2**, a partir do início da exploração do Pré-sal, a arrecadação dos *royalties* do petróleo multiplicou o orçamento municipal e transformou Ilhabela na maior beneficiária desta atividade no Estado de São Paulo. No exercício de 2017, o total arrecadado foi de R\$ 627.918.543,88, ou seja, um aumento de 293%³⁰.

Tabela 2 - Receita orçamentária de Ilhabela entre 2008 – 2017

Nome Município	Exercício	Total Arrecadado	População
Ilhabela	2018	388.960.327,82	33.354
Ilhabela	2017	627.918.543,88	33.354
Ilhabela	2016	420.024.117,91	32.782
Ilhabela	2015	433.308.963,08	32.197
Ilhabela	2014	272.333.056,00	31.599
Ilhabela	2013	168.470.804,17	30.983
Ilhabela	2012	161.101.099,21	29.308
Ilhabela	2011	130.061.196,89	28.761
Ilhabela	2010	98.048.198,48	28.196
Ilhabela	2009	79.138.670,39	26.011
Ilhabela	2008	81.194.616,49	25.550

Fonte: Tribunal de Contas do Estado de São Paulo³¹.

Decorrente desse incremento orçamentário, as transformações da paisagem do território ilhéu podem ser vistas principalmente na área urbana, em porções voltadas

³⁰ O cálculo foi realizado considerando a inflação do período de 2010 a 2017.

³¹ Disponível em: <<https://goo.gl/uZKi5x>>. Acesso em: 20/03/2018.

para o atendimento das demandas turísticas. Na gestão do ex-prefeito Antonio Luiz Colucci³², a cidade presenciou um crescimento urbano acelerado com abertura e asfaltamento de ruas, regularização de núcleos com ocupações precárias e a desapropriação de uma série de terrenos para a construção de equipamentos públicos, inclusive para o atendimento do turismo.

Já em 2015, as transformações territoriais decorrentes do crescimento orçamentário foram apontadas pelo Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica (PMMA) que, dentre os principais vetores de degradação e desmatamento, relacionou as obras de expansão urbana, o lançamento de esgoto clandestino, as ocupações irregulares, o turismo de massa, a visitação desordenada e os grandes empreendimentos (ILHABELA, 2015b).

A revisão do Plano Gestor de Turismo (PGT), ocorrida no mesmo período, ao relacionar os itens considerados comprometedores para o desenvolvimento do turismo no âmbito local, apontou para a péssima condição da balneabilidade das praias, a falta de monitoramento das políticas públicas e das ações voltadas ao fomento do turismo, as ameaças das ocupações irregulares comprometendo a paisagem turística e a preservação do meio ambiente, e o turismo de massa e desordenado, especialmente na temporada e feriados, que conta com quantidade excessiva de veículos circulando nas vias locais (ILHABELA, 2015a).

Nos fóruns e conselhos municipais, registrou-se uma preocupação recorrente sobre os impactos negativos ao meio ambiente e do progresso da deterioração da qualidade de vida dos moradores da ilha em decorrência do desenvolvimento imobiliário e do turismo com características de turismo de massa. Nesse quesito, a gestão pública segue constantemente lembrada da necessidade de fomento do turismo de natureza e histórico-cultural como meios de driblar a sazonalidade e que, conforme concluído na revisão do PGT, são fundamentais para promover o desenvolvimento local sustentável (ILHABELA, 2015a; ILHABELA, 2017).

³² Antonio Luiz Colucci foi prefeito de Ilhabela por dois mandatos (2009-2012 e 2013-2016). Em seu governo a receita do município cresceu 94% e os investimentos com obras de urbanização, desapropriação de imóveis, shows e eventos foram os maiores destaques da gestão. Muitas obras foram embargadas por desrespeitar as leis ambientais e algumas por indícios de irregularidade nas contas.

Tais instrumentos e dados refletem que, apesar de a atividade turística ser considerada no planejamento municipal como grande potencialidade para o desenvolvimento sustentável, a administração pública, principalmente a partir do aumento da arrecadação dos *royalties*, prioriza investir em outros interesses não contemplados nesses estudos, utilizando-se da roupagem do desenvolvimento sustentável, conforme discutido por Esteva (2010) e Sachs (2010), voltado ao atendimento da atividade turística como uma forma para justificar a execução de um programa de expansão urbana que desconsidera os caiçaras e os interesses da UC. Em decorrência disso, a cidade tem como resultado a evolução de impactos negativos que comprometem seu posicionamento enquanto destino de turismo, conforme abordado nos diagnósticos do PMMA e do PGT.

O Plano de Marketing Turístico Estratégico de Ilhabela (2017) identificou, por meio das pesquisas, que os principais atributos de Ilhabela estão relacionados com a beleza natural e a conservação ambiental. De acordo com as informações fornecidas pelos entrevistados e apresentadas no **Figura 5**, entende-se que o PEIb apresenta enorme potencial de atratividade que, inclusive, ocupa o sexto lugar no ranking de visitas em relação aos demais atrativos ofertados aos turistas. Observa-se, ainda, que a Praia de Castelhanos é a segunda mais visitada de Ilhabela, recebendo 17% dos entrevistados, fato que leva a acreditar que a visita no PEIb seja maior que os 10% apresentado, considerando que a Estrada-Parque dos Castelhanos atravessa a UC.

Figura 5 - Locais mais visitados pelo turista em Ilhabela

Fonte: Plano de Marketing Turístico Estratégico de Ilhabela (2017, p.50).

As pesquisas do PGT demonstradas na **Figura 6** também apontam que o maior atributo ilhéu, do ponto de vista dos turistas e veranistas, está relacionado com os recursos naturais e a paisagem. Com relação aos veranistas, as praias e a natureza apresentam atratividade em igual proporção, diferente dos turistas que valorizam as praias em detrimento dos outros atributos naturais. Tal informação leva a acreditar que os veranistas podem ter sido motivados pela existência da natureza para a aquisição das segundas residências em Ilhabela.

Figura 6 - O melhor de Ilhabela do ponto dos entrevistados

Opinião dos Turistas

Opinião dos Veranistas

Fonte: Plano Gestor de Turismo (2015, p. 39 – 40).

Por outro lado, as exigências do turismo praticado nos dias de hoje ameaçam a qualidade dos ambientes naturais e colocam em risco a paisagem de Ilhabela. Com a degradação das áreas urbanas, buscam-se ambientes mais conservados, especialmente os territórios das comunidades tradicionais, que se tornaram atraentes tanto para o turismo como para a construção civil, conforme se verifica com a pressão da atividade na Praia de Castelhanos (ver Apêndice A e B).

Sabe-se que a criação das UCs tem um papel importante na conservação dos ambientes naturais. No entanto, são conhecidos os diversos interesses que permeiam o uso dos recursos naturais e que geram conflitos de diversas naturezas, conforme apontado por Diegues e Vianna (1995) e Porto, Pacheco e Leroy (2013, p. 269 apud RAIMUNDO; HONORA, 2017). Em Ilhabela, a pressão sobre as áreas livres aumentou a partir da delimitação do PEIb e intensificou os conflitos de uso e ocupação da área protegida e de sua Zona de Amortecimento. A restrição das atividades econômicas ligadas à agricultura e à indústria foram fatores relevantes que aumentaram a pressão no setor terciário e intensificaram a dependência sobre o

turismo enquanto principal atividade econômica e potencial para o desenvolvimento econômico.

Presencia-se mais um momento delicado e um novo embate de forças que tem produzido a transformação do litoral norte e de Ilhabela com a desterritorialização do turismo e do veraneio pelo Pré-sal. Contudo, é um momento de transição em que coexistem formas ligadas à massificação do turismo e ao crescimento da indústria de P&G. Ambas as atividades afetam diretamente a UC, as comunidades tradicionais e seus territórios.

Desta forma, apesar da desarticulação das atividades tradicionais, nos dias de hoje, a UC, mesmo com uma leitura reducionista sobre o entendimento desses espaços, pode resguardar a existência do território tradicional. Ao proteger esses territórios dos vetores de pressão da expansão urbana e cauterizar os impactos negativos advindos das economias modernas e globalizadas, o PEIb reserva os recursos naturais para a reprodução do modo de vida tradicional e para o fomento de economias solidárias focadas no desenvolvimento da dimensão humana e social.

Sendo assim, o PEIb é elemento fundamental para o entendimento da disputa sobre o uso dos recursos naturais do território tradicional pelo turismo nas abordagens de “desenvolvimento” postas em questão nessa pesquisa. A sua criação representou a redução do espaço territorial disponível para ocupação e atribuiu aos recursos naturais uma nova função de uso, voltada ao atendimento do turismo em detrimento do exercício das atividades tradicionais dos caiçaras, desencadeando uma série de conflitos. Nesse contexto, a natureza foi transformada em principal atrativo para o desenvolvimento econômico de Ilhabela, e atualmente é pressionada por novos vetores que colocam em risco a qualidade dos recursos naturais e das comunidades tradicionais que habitam esses territórios.

5.2 O PARQUE ESTADUAL DE ILHABELA

A criação do PEIb pode ser entendida como um divisor de águas na transformação territorial e social de Ilhabela e vista como uma estratégia que lançou o turismo como meio de desenvolvimento econômico. A valorização econômica das terras, que até

então não possuíam valor monetário, modificou a lógica das relações com uso e apropriação dos recursos naturais. Por um lado, o caiçara se viu cerceado das atividades para reprodução do seu modo de vida, sendo gradualmente levado à miséria ou expulso de seu território pela especulação imobiliária. Por outro lado, o turismo e o veraneio de gestão exógena se firmaram aumentando as pressões sociais e gerando uma série de conflitos que envolvem diferentes atores.

O histórico de proteção da natureza em Ilhabela inicia-se em 1958, com a promulgação do Decreto Federal nº 44.890/1958, que se efetivou por meio da iniciativa do governo estadual, declarando protetoras as florestas nativas de domínio público ou de propriedade privada na Ilha de São Sebastião. A partir de então estava o Serviço Florestal do Estado de São Paulo responsável pelas indenizações, fiscalização e conservação da área³³.

No final da década de 1970, artigos do jornal O Estado de São Paulo denunciavam as transformações socioterritoriais no litoral norte, reflexos da abertura das vias de acesso ligando ao planalto, algumas iniciadas ainda na década de 30. Colocava-se em pauta o crescimento dos empreendimentos imobiliários e a chegada do turismo e do veraneio favorecendo o aumento populacional na região. Criticava-se o processo de ocupação, baseado na venda e/ou na expulsão dos caiçaras de suas terras, que ocorria de forma similar em toda região do litoral, vindo a culminar na desarticulação dessa cultura³⁴.

Segundo Noffs (2007),

[...] foi no mesmo contexto de ações para o desenvolvimento do território nacional que o governo de São Paulo planejou a implantação em Ilhabela de duas obras viárias para explorar integralmente seu potencial turístico: uma contornando toda a extensão da ilha de São Sebastião; e a outra atravessando o espigão, ligando a região do canal diretamente à Praia dos Castelhanos. Ambas de terra. A primeira foi parcialmente implantada, chegando até a Praia de Jabaquara, ao norte, e ao sul, até a Praia do Bonete (ocorreram problemas com a estabilidade de encostas próximo ao Bonete e

³³ BRASIL. **Decreto Federal nº 44.890, de 27 de novembro de 1958.** Declara protetoras de acordo com o art. 11, parágrafo único, do Decreto nº 23.793, de 23 de janeiro de 1934, as florestas nativas existentes no Município de Ilhabela, no Estado de São Paulo (Ilha de São Sebastião).

³⁴ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 22 de janeiro de 1979. **Praias privatizadas: abuso no litoral norte.** Disponível em: <<https://goo.gl/KBzMsv>>. Acesso em: 05/04/2018.
Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 06 de agosto de 1978. **Desaparecer: a única opção dos caiçaras.** Disponível em: <<https://goo.gl/EMjJ37>>. Acesso em: 05/04/2018.

o acesso a essa praia foi interrompido definitivamente, de modo que a estrada atualmente segue apenas até a Ponta da Sepituba (NOFFS, 2007, p. 75-76).

Com relação os reflexos da obra para abertura da Estrada Perequê-Castelhanos (1976-1977), cruzando de leste a oeste as áreas da floresta protegida e, com objetivo de conectar a face continental ao bairro de Castelhanos, faz-se notar, em todo arquipélago, o aumento do número de processos protocolados na municipalidade com pedidos para fins de reforma, implantação de loteamentos, construção de empreendimentos imobiliários e turísticos, inclusive na Baía dos Castelhanos. Tal movimentação chamou atenção ao fato da Baía dos Castelhanos, até então, estar compreendida em uma área de pouca transformação territorial (comparada às demais áreas da face continental da ilha) e que, com as obras, teria o acesso facilitado, podendo conduzir a uma corrida imobiliária de ocupação dessas terras³⁵.

Figura 7 - Loteamentos da costa oceânica sem acesso

Fonte: NOFFS (2007, p. 89).

³⁵ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 23 de março de 1976. **Lei de emergência regulará ocupação do solo em Ilhabela.** Disponível em: <<https://goo.gl/VSCaiU>>. Acesso em: 05/04/2018.

Concomitante à abertura da estrada, em 1976, crescia a preocupação da população local com as questões ambientais. Nas discussões relacionadas com a qualidade ambiental, membros da Sociedade Civil apontavam os resultados negativos até então colhidos com a corrida desenvolvimentista na face continental que, apoiada na forte especulação imobiliária e na urbanização, promoveu a proliferação de casas nas encostas, a privatização de praias, o aumento populacional, a emigração para atender à alta demanda construtiva para o veraneio e também destacavam os riscos eminentes de vazamento do petróleo oriundo das operações da Petrobras que, desde a década de 1960 com a saturação do Porto de Santos, haviam passado por obras para construção de dois oleodutos e do TEBAR³⁶.

Mediante esse cenário, o movimento ambientalista em Ilhabela passou a defender a criação de uma UC em prol da proteção dos recursos naturais e com o objetivo de refrear as pressões sobre a floresta. Essa discussão começou a ser introduzida num contexto interno conturbado, posto a contínua descaracterização do território decorrente do atendimento aos interesses voltados ao crescimento local e ao turismo, inclusive intensificado com as obras para abertura da Estrada Perequê-Castelhanos³⁷.

Assim, de acordo com uma entrevista do então prefeito Roberto Fazzini ao jornal O Estado de São Paulo, com vistas a equilibrar o crescimento local com a preservação da natureza, em 1976, o poder público municipal elaborou um instrumento legal³⁸ para disciplinar o uso do território. O documento enfatizava a preservação do patrimônio paisagístico e seu uso pelo turismo. A justificativa municipal para apresentação desse instrumento esteve apoiada no inchaço de alguns bairros devido o deslocamento dos caixas de suas terras, a chegada dos primeiros migrantes no município, a necessidade de fixar a população em locais mais centrais, a implantação de mais de 50 loteamentos em todo município e a falta de infraestrutura para receber a crescente demanda turística. Iniciou-se, assim, um trabalho para atender os problemas endereçados e para definir regras de urbanização, incluindo a implantação de novas

³⁶ No período de janeiro de 1978 a maio de 1992, segundo dados da CETESB, ocorreram 120 acidentes de derramamento de óleo no município de São Sebastião (SÃO PAULO, 1992).

³⁷ Ver nota 31.

³⁸ ILHABELA. **Lei Municipal nº 63 de 20 de dezembro de 1976**. Dispõe sobre o uso do solo no município de Ilhabela e dá outras providências.

vias de acesso para facilitar a circulação. Contudo, o período de trâmites da pré-aprovação da lei na Câmara dos Vereadores destacou-se como um dos maiores picos da negociação por terras até então vista em toda Ilhabela³⁹. Com relação a isso, destaca-se aqui a aprovação de uma série de loteamentos na face leste da ilha, que ainda não contava com vias de acesso (**Figura 7**).

[...] existem 14 projetos aprovados, sendo o mais recente de 1966, época em que o município não dispunha de uma legislação mais rígida e as exigências eram mínimas. [...] até agora, porém poucas casas foram construídas do outro lado da ilha, devido à topografia acidentada e a falta de acesso⁴⁰.

Poucos meses após a inauguração da abertura da Estrada Perequê-Castelhanos (1976), a Lei Municipal nº 63/1976 foi promulgada. A nova legislação previa a divisão do território em seis zonas e determinava um regramento de ocupação que abrangia dos costões até as curvas de nível das cotas altimétricas dos 400 metros, compreendendo áreas de mata nativa (ILHABELA, 1976)⁴¹.

O regramento da ocupação dividiu opiniões e foi considerado, por alguns, uma legislação municipal inválida por ignorar o Decreto Federal nº 44.890/1958 de preservação das florestas, ainda vigente. Contudo, apesar de permitir a ocupação em cotas altimétricas com mata nativa, a municipalidade apressou-se em mencionar a intenção de criar um parque estadual ou municipal para preservação dos recursos naturais localizados nas cotas altimétricas mais altas⁴².

Assim, foi nesse contexto de transformação regional que a atividade do turismo e o veraneio passaram a representar cada vez mais uma importante receita e, a fim de minimizar as visíveis consequências sociais e ambientais acarretadas por essa dinâmica, o governo estadual passou a cogitar a criação de locais com importância

³⁹ Ver nota 31.

Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 17 de setembro de 1976. **Ilhabela merece ser salva**. Disponível em: <<https://goo.gl/v2GWub>>. Acesso em: 05/04/2018.

⁴⁰ Ver nota 32.

⁴¹ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 07 de setembro de 1976. **Ilhabela reformula a lei de zoneamento**. Disponível em: <<https://goo.gl/QhY9mD>>. Acesso em: 05/04/2018.

⁴² Ver nota 32.

ambiental e localizados em áreas especiais para atender o objetivo da proteção da diversidade.

Em entrevista concedida⁴³ para essa pesquisa, José Pedro Oliveira Costa, ex-assessor de meio ambiente na Secretaria do Planejamento do Estado de São Paulo durante o período de 1974 a 1977, mencionou que, ao tomar conhecimento que a Lei Municipal nº 63/1976 seria sancionada pelo então prefeito Roberto Fazzini⁴⁴, temendo o avanço do crescimento sobre as florestas e a rápida urbanização da face oceânica, rapidamente propôs a seus superiores que levassem ao governador Paulo Egydio a necessidade de barrar esse projeto caracterizado, a seu ver, por um mecanismo para promoção da especulação imobiliária. Segundo o relato, a sensibilidade às questões ambientais do ex-governador permitiu que a criação do Parque Estadual de Ilhabela (PEIb) fosse adiante e, em visita a Ilhabela, o ex-assessor comunicou à municipalidade a decisão estadual de implantar uma UC no território ilhéu. Após alguns meses de trabalho em conjunto com o Instituto Florestal (IF), na época responsável pelas áreas protegidas no Estado de São Paulo, foram definidos os limites do PEIb. Os critérios utilizados tiveram como objetivo a proteção da diversidade e a garantia da estabilidade geológica, considerando o trágico acidente em Caraguatatuba, em 1967. As cotas altimétricas foram assim definidas por meio da observação da declividade e considerando as moradias instaladas e a vegetação existente. Com relação às comunidades caiçaras, a maior vila encontrava-se no Bonete e as demais eram formadas por poucas famílias. Devido à grande pressão imobiliária nesses lugares, considerou-se a inclusão das ilhas dos Búzios e da Vitória no interior da área protegida e, na face leste da ilha, na Baía dos Castelhanos, das comunidades caiçaras do Sombrio e Figueira. Segundo o entrevistado, existiu, durante a concepção dos limites do PEIb, uma grande preocupação em evitar o sufocamento do município a fim de não comprometer o desenvolvimento local, inclusive aquele voltado ao turismo e que, por esse motivo, áreas como da Praia de Castelhanos e do Bonete foram excluídas da proteção.

⁴³ Entrevista concedida via Skype no dia 07 de maio de 2017.

⁴⁴ Roberto Fazzini foi prefeito municipal por duas gestões 1973-1976 e 1993-1996. Em sua primeira gestão foi criada o PEIb e realizada a abertura da Estrada Perequê-Castelhanos.

Assim, em 1977, o PEIb foi criado por meio do Decreto Estadual nº 9.414/1977, contudo, a UC só veio a ser implementada de fato na década de 1990, quando surge localmente o movimento “Ilhabela cercada de amigos por todos os lados” (1992), liderado pela Fundação SOS Mata Atlântica e formado por organizações não-governamentais, associações e com o apoio do Partido Verde em Ilhabela. De acordo com Fábio Olmos⁴⁵, primeiro gestor da UC residente no município, passados 14 anos da sua criação, o PEIb encontrava-se em condições precárias e com um quadro de funcionários operacionais dedicados exclusivamente à fiscalização. Buscava-se, naquele momento, chamar a atenção do governo paulista para a necessidade de efetiva implementação da UC e pleiteava-se a vinda de novos funcionários operacionais e técnicos, fato que se concretizou, em 1993, com sua vinda (SÃO PAULO, 1998a)⁴⁶.

Esse momento foi marcado pela busca de parcerias e financiamentos voltados à valorização do cumprimento das funções legais da UC. A SMA, por meio do apoio da cooperação financeira Brasil-Alemanha, através do banco *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW), viabilizou o Projeto de Preservação da Mata Atlântica (PPMA). Segundo Maretti *et al.* (1997) o PPMA teve duas linhas de ação: “a melhoria do licenciamento e do controle ambiental florestal; e a consolidação de unidades de conservação, com renovação dos métodos de planejamento e gestão” (MARETTI *et al.*, 1997, p. 1).

Realizado entre os anos de 1995 a 2006, o PPMA significou a implantação de novos procedimentos de planejamento e gestão com foco na construção, em conjunto com a sociedade, dos critérios de uso e gestão, além da melhoria na infraestrutura com a aquisição de equipamentos e veículos. Segundo Wanda Maldonado⁴⁷, graças ao quadro técnico qualificado do PEIb e à existência de alguns estudos no âmbito local como, por exemplo, o Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental de Ilhabela (1992), o PEIb foi selecionado como piloto para elaboração da primeira fase do Plano de Gestão

⁴⁵ Entrevista concedida por Fábio Olmos, ex-gestor do PEIb no período que compreendeu os anos de 1993 a 1994, via Skype dia 07 de julho de 2017.

⁴⁶ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 6 de março de 1992. **Cidade quer instalar Parque Estadual logo**. Disponível em: <<https://goo.gl/ZiiVID>>. Acesso em: 05/04/2018.

⁴⁷ Entrevista concedida por Wanda Maldonado, ex-gestora do PEIb no período que compreendeu os anos 1994 a 1997, via Skype dia 26 de janeiro de 2018.

Ambiental (PGA) durante os anos de 1996 a 1998 (SÃO PAULO, 1998a; MARETTI *et al.*, 1997, p. 11; MALDONADO, 2001).

O trabalho pioneiro de elaboração do Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental de Ilhabela propiciou o reconhecimento das comunidades tradicionais caiçaras do interior da UC ao identificar as respectivas áreas de influência que compreendiam “[...] as áreas de uso direto dos recursos naturais e do manejo agrícola, os principais córregos e/ou bacias de captação de água para as residências e alguns acessos terrestres, que interligam comunidades” fator que contribuiu no reconhecimento do modo de vida caiçara e na elaboração de um zoneamento específico do PGA – denominada Zona de Uso Tradicional (SÃO PAULO, 1998a, p. 46).

Ao considerar a época em questão e o contexto mundial de discussões sobre áreas protegidas e comunidades tradicionais, com relação ao planejamento para o uso sustentável do PEIb, apesar dos estudos reconhecerem as comunidades tradicionais e essas serem, aos poucos, compreendidas nas políticas públicas, o seu modo de vida continuou sem aceitação junto aos órgãos ambientais. O PPMA desenhou outros usos para os recursos naturais baseados no turismo, que excluiu os caiçaras de seu próprio território. Aplicou-se, assim, um falso socioambientalismo ao pretender contribuir com a sustentabilidade social que por fim beneficiou ao mercado com a força do capital, se impondo sobre as atividades tradicionais e incorporando o espaço do caiçara com a compra das terras para outros usos, conforme estava sendo registrado por Calvente (1993) sobre o bairro do Curral.

A elaboração do PGA⁴⁸, em 1998, representou o primeiro processo de construção participativa de planejamento e gestão das UCs. No âmbito local, além da abertura do diálogo da gestão do PEIb com os diversos atores envolvidos diretamente com a UC, incentivou a aproximação entre os poderes municipal e estadual e consolidou o uso dos recursos naturais voltados ao mercado de lazer e turismo.

Até então, a gestão da UC, sem contar com diretrizes específicas, tornara-se exclusivamente fiscalizadora com relação ao uso dos recursos naturais, especialmente direcionado às populações tradicionais, tendo pouca atuação frente ao

⁴⁸ Aprovado por meio da Resolução SMA nº 28, de 27 de março de 1998.

turismo, devido também à sua incipiência. Outro fator de fragilidade da UC referia-se à inexistência da demarcação da área protegida e o reduzido quadro de funcionários que facilitou, ao longo dos anos, a ocupação irregular de áreas de relevante valor paisagístico e comercial. Assim, a existência da área protegida terminou por acirrar conflitos de uso dos recursos voltados ao atendimento dos interesses de subsistência, moradia, comercial, imobiliário e turístico.

Contudo, a efetiva mudança com relação ao uso do PEIb para o desenvolvimento voltado aos fins turísticos encaminhou-se com o lançamento do Projeto de Desenvolvimento do Ecoturismo na Região da Mata Atlântica, implantado entre 2006 a 2013, por meio de uma parceria entre a SMA e o BID.

O Projeto de Desenvolvimento do Ecoturismo na região da Mata Atlântica teve como propósito organizar as UCs como produtos turísticos para atrair, reter e satisfazer um mercado diversificado de visitantes, visando consolidar a vocação do turismo sustentável na área de influência do Projeto, como estratégia de conservação da Mata Atlântica e em apoio ao desenvolvimento socioeconômico da região (SÃO PAULO, 2013a, p. 17).

O PEIb foi a única UC do litoral norte selecionada para desenvolver os componentes estratégicos do projeto que compreendiam: a) estruturação dos parques para visitação pública; b) consolidação e estruturação do produto turístico na área de influência direta do projeto e c) fortalecimento da gestão pública (SÃO PAULO, 2013a).

Ao analisar esses componentes se relacionando no ambiente ilhéu, identifica-se que o foco do projeto esteve voltado à introdução de outros usos ao território tradicional sobreposto pela UC. Essas novas funções voltadas às práticas turísticas, mais uma vez, excluíram os caiçaras de suas atividades tradicionais, convergindo em conflitos envolvendo a UC, os caiçaras e *trade* de turismo.

Observa-se que, dentre os componentes estratégicos, um dos pilares do projeto é a “organização e consolidação do produto turístico na área de influência dos parques”. A partir disso, é possível compreender que a área de influência dos parques, no caso de Ilhabela, incorporou os territórios tradicionais.

Por outro lado, pode-se dizer que o projeto auxiliou no fortalecimento da gestão pública com a criação do CC-PEIb, em 2004, que marca o início da implementação de alguns procedimentos para a coleta de dados e indicadores para o planejamento participativo na UC.

Observa-se que a proposta do Projeto de Desenvolvimento do Ecoturismo na Região da Mata Atlântica veio consolidar os estudos do PPMA com vistas a promover o desenvolvimento por meio do ecoturismo (atividade que preconiza baixo impacto), a fim de garantir a sustentabilidade ambiental. Entretanto, os aspectos sociais e humanos acabaram por serem engolidos pela hegemonia imposta pelo mercado de turismo e essas ações beneficiaram a propriedade individual aplicada ao capital (SINGER, 2002), definindo novas territorialidades.

Em 2009, iniciaram-se os trabalhos para a elaboração do PM-PEIb⁴⁹, visando o estabelecimento de metas e estratégias de desenvolvimento para os próximos anos. O documento, aprovado em 2016 em meio ao licenciamento das plataformas de P&G da Bacia de Santos e da revisão do GERCO-LN, representou uma nova etapa para a gestão da UC. O Zoneamento do PM-PEIb (Anexo A) compreendeu as áreas terrestres e marinhas apresentadas no Zoneamento Interno e no *buffer* no entorno da UC, constituído pela Zona de Amortecimento. O Zoneamento Interno foi dividido em oito zonas - intangível, primitiva, uso intensivo, uso extensivo, histórico-cultural, recuperação, uso especial e uso conflitante. A Zona de Amortecimento compreendeu as áreas terrestres e marinhas localizadas no entorno do PEIb, cujas normas e setores foram compatibilizados com o GERCO-LN e o PDDSA.

De toda forma, o conflito no PEIb esteve presente na gestão desde sua criação. Historicamente, estiveram ligados aos interesses em torno do uso dos recursos naturais nas áreas que ficaram compreendidas no interior e na Zona de Amortecimento da UC. Os eventos ocasionados por meio da consolidação de diferentes usos dos recursos naturais e do território envolveram uma variedade de atores. Tratam-se de a) posseiros e, proprietários e supostos proprietários das terras do interior da área protegida, que disputam na justiça as indenizações nunca

⁴⁹ Após quase cinco anos de tramitação o Plano de Manejo do PEIb foi publicado por meio da Resolução SMA nº 08 do dia 20 de janeiro de 2016.

viabilizadas pelo Estado, b) comunidades tradicionais localizadas no interior e na Zona de Amortecimento do PEIb que foram subtraídas das atividades tradicionais devido às restrições ambientais, c) especuladores imobiliários e investidores que se viram com menor disponibilidade de terras para expandir os negócios e, mais recentemente, com o fortalecimento e desenvolvimento do turismo, d) jipeiros, e) os comerciantes, f) os veranistas, g) o *trade* de turismo formado pela hotelaria e agências de receptivo, h) as ONGs ambientalistas e, por fim, i) a gestão municipal, que possui uma porcentagem urbanizável reduzida e submetida às regras da Zona de Amortecimento do PM-PEIb.

Considerando a conjuntura de criação do PEIb observa-se que, apesar de incorporar dentre os seus objetivos a finalidade relacionada à conservação da diversidade, a articulação no âmbito estadual foi no sentido de frear a especulação imobiliária e garantir a qualidade dos recursos naturais. Contudo, com relação ao uso do território, conforme abordado anteriormente, o que se avalia nos dias de hoje é que, pelo fato da UC agregar valor às terras, o turismo e o veraneio foram elitizados por décadas até meados dos anos 2000 quando, de acordo com artigos de jornal da época e dos estudos feitos por Silva (2009), um novo perfil de turista é percebido em Ilhabela e verifica-se o aumento da desigualdade social e do crescimento da ocupação de áreas impróprias. Não se pode ignorar que, mediante essas transformações, as comunidades tradicionais também se viram pressionadas com a chegada de novos moradores, com a intensificação na visitação turística, do veraneio e o surgimento de novos conflitos de uso dos recursos naturais.

A pressão proveniente do uso irresponsável dos recursos naturais, especialmente pela ampla divulgação dos atrativos naturais nas mídias publicitárias, apresenta desafios tanto do lado do continente como na face oceânica. Os problemas corriqueiros estão relacionados com o avanço da especulação imobiliária sobre os limites da UC, a concentração da visitação turística em poucos atrativos, o alto volume de água captado, os conflitos fundiários, a perda das áreas da praia para uso dos restaurantes, a expropriação das comunidades tradicionais, os acidentes em áreas remotas, os incêndios, a poluição, o tráfico de animais silvestres e a degradação do patrimônio natural pelo uso turístico.

Dentre todas as atividades turísticas e recreativas na área do PEIb, o principal gargalo

concentra-se na incapacidade de gestão e operação da Estrada-Parque dos Castelhanos, que se tornou o atrativo turístico mais visitado do município e o principal produto das agências locais.

A Estrada Perequê-Castelhanos é o elemento estruturante do processo de desenvolvimento de abordagem exógena na Praia de Castelhanos. A via que no passado foi trilha e representou um meio para escoar a produção de subsistência, no contexto atual se apresenta como principal atrativo de turismo local voltado ao benefício privado. Essa função de uso do recurso natural para a atividade do turismo permeia os conflitos envolvendo as questões ligadas à conservação, à função social dos recursos comuns, ao uso do território tradicional e modo de vida caiçara e às abordagens de desenvolvimento local.

A pressão sobre a Estrada-Parque dos Castelhanos se transfere para a comunidade tradicional, que presenciar seu território simbólico sendo orientado pelos interesses do turismo de massa, que não aprimora processos de desenvolvimento baseado em trocas justas. O fomento por parte da gestão municipal para o uso turístico do PEIb movimenta uma demanda crescente que resulta em conflitos relacionados aos objetivos da conservação da UC e o uso dos recursos naturais para benefício particular. Portanto, a Estrada Perequê-Castelhanos se apresenta como espaço de disputas entre o modo de produção capitalista e a territorialidade tradicional.

5.2.1 DA ESTRADA PEREQUÊ-CASTELHANOS À ESTRADA-PARQUE DOS CASTELHANOS

Ao longo da história do litoral brasileiro, a precariedade das vias de acesso esteve intimamente relacionada ao parcial isolamento dos povoados, assim como com a dificuldade de escoamento da produção e de desenvolvimento econômico.

Em Ilhabela, por tratar-se de uma ilha, as dificuldades de acesso foram sempre mais desafiadoras. Em relato sobre sua incursão para estudos de reconhecimento do Estado de São Paulo, Ihering (1887), ao realizar uma visita à Ilhabela, descreveu longamente sobre as vias de acesso e a importância do transporte marítimo para comunicação entre as vilas. Nesse documento que se encontra um primeiro registro sobre a abertura do acesso ligando o bairro do Perequê a Castelhanos. O autor

registrou:

A viagem por terra contornando a ilha é irrealizável, apenas pode obter-se viajar à cavalo dos Borrifos à Ponta das Cannas e à pé, desde Terra corrida ao sul, até Jabaquara à leste. É bem lastimável a falta de um caminho que circulasse toda a ilha, pois existem muitos Bairros distantes cujos habitantes têm o oceano como o unico meio de viação. Ao outro lado da ilha, para as bandas que olham o Atlântico, jornada-se por terra por uma estrada que começa no Piraiquê, transpondo a serra para os Castelhanos, cuja viagem faz-se em 3 horas, quer a pé ou a cavalo. A estrada é soffrível e foi feita á expensas do governo em 1879. Nesse tempo realizava-se a viagem em 2 horas, hoje é mais demorada em razão da estrada achar-se meia inutilizada pelas enxurradas e pelo matto que vae aos poucos apoderando-se do seu leito. Não obstante é bem aprazível o caminho por alli, porque é todo elle por baixo de mataria virgem e sombras perpetuas (IHERING, 1887, p. 135-136).

Mais adiante continua que:

[...] subindo a Serra, vê-se do cume a grande bahia dos Castelhanos. Não aconhece o mesmo nos outros pontos da ilha onde, atrás da serra que desce ao mar, existem outras cadeias de montanhas, todas cobertas de matto grosso, destituídas de estradas ou picadas (IHERING, 1887, p. 138).

Em 1944, Ary França descreve as “picadas” como a única modalidade de via terrestre na ilha que, por se aproveitarem das passagens que as cachoeiras do Perequê abrem entre os maciços montanhosos, fazem da planície o centro de articulação interior, como no caso das principais picadas para a Baía dos Castelhanos e praia do Bonete (FRANÇA, 1944). Alguns anos mais tarde, o autor acrescenta que:

Circula-se relativamente muito, de uma praia para a outra [...]. Pelas trilhas que contornam tôda a Ilha e se esgalham em direção às casas e às parcelas cultivadas e, em menor escala, nas que se embrenham pela mata, os encontros são frequentes (FRANÇA, 1951, p. 84).

As melhorias para circulação local foram iniciadas a partir da década de 1950, quando o então Governador de São Paulo Jânio Quadros incluiu no mesmo despacho para a execução da pavimentação da estrada Caraguatatuba a São José dos Campos, realizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) em 1957, o desenvolvimento de um plano rodoviário para Ilhabela que valorizasse a paisagem e para o uso voltado à atividade turística. O projeto, que foi dividido em fases, contemplava a melhoria da via Perimetral, que ligava a Ponta das Canas à Ponta da

Sela (norte a sul) na face continental e, nas fases seguintes, previa a abertura da via Transversal, mais conhecida como Estrada Perequê-Castelhanos, que, de acordo com o ex-governador, deveria ser a primeira rodovia turística do Estado. Por fim, previa a abertura das vias que circundassem a ilha, estabelecendo a conexão da Ponta das Canas à Castelhanos e da Ponta da Sela ao Sombrio. A inauguração dos serviços de travessia da balsa estava programada para iniciar no ano seguinte, em 1958⁵⁰.

Assim, nesse mesmo ano, parte do trajeto da via Transversal até Castelhanos encontrava-se em fase de implantação com o registro da abertura de oito quilômetros até o Cume, ponto mais alto da Estrada Perequê-Castelhanos e, no ano seguinte, foi autorizado pelo ex-governador Carvalho Pinto a conclusão do trecho até o ponto final da via, a Praia de Castelhanos. Contudo, devido à existência de uma pedreira⁵¹, em 1960, as obras foram definitivamente encerradas.

De acordo com o relato do filho do ex-político/suposto proprietário de terras/produtor Leonardo Reale⁵², as relações entre o então-prefeito Geraldo Junqueira e o governo estadual, na figura do governador Jânio Quadros, eram prósperas e renderam uma porção de benfeitorias em atendimento às reivindicações do presidente da Câmara Municipal de Ilhabela, do prefeito e de uma parcela da população (MERLO, 2000). Sobre tais colocações convém mencionar que, nesse período, Leonardo Reale ocupava o cargo de presidente da Câmara Municipal de Ilhabela e se apresentava como proprietário de uma fazenda produtora de aguardente e banana e mais tarde

⁵⁰ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 28 de setembro de 1958. **O futuro de Ilhabela como centro de turismo do litoral paulista**. Disponível em: <<https://goo.gl/MpFzLA>>. Acesso em: 18/01/2018.

⁵¹ Ibid.

Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 06 de fevereiro de 1957. **Melhoramentos para a Estância de Ilhabela e Caraguatatuba**. Disponível em: <<https://goo.gl/SfayDB>>. Acesso em: 19/01/2018.

Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 29 de agosto de 1959. **Estradas em Ilhabela**. Disponível em: <<https://goo.gl/4Zvkyk>>. Acesso em: 19/01/2018.

Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 30 de janeiro de 1972. **Só o governo não gosta de Ilhabela**. Disponível em: <<https://goo.gl/eUcxGF>>. Acesso em: 19/01/2018.

⁵² Leonardo Reale chegou em Ilhabela, vindo da Itália em 1912, com 16 anos, acompanhando seu tio Pascoal Reale que, na década de 1920, passou a exercer a função de padre nas paróquias do Litoral Norte. Leonardo casou em Ilhabela e, na década de 1930, se mudou com sua família para Praia de Castelhanos, onde construiu um engenho de pinga. Foi presidente da Câmara Municipal de Ilhabela, em 1958 e, Prefeito no mandato de 1964 a 1968.

proprietário de loteamentos e terras na Praia de Castelhanos.

Segundo relato de um morador da Baía dos Castelhanos apresentado por Noffs (2007), antes da abertura da estrada havia uma grande dificuldade para manter a produção e escoar esses produtos. O transporte era feito em fardos de 20 quilogramas a pé pela trilha e, quando a carga era muito grande, em canoas a remo. Por isso, os moradores viram nesse acesso a oportunidade de reestabelecer relações comerciais com os mercados externos e quebrar um isolamento que perdurava desde o fechamento dos engenhos e a decadência da produção da banana.

Posto isso, com relação à disparidade nos interesses que acirraram a abertura do acesso para a Praia de Castelhanos, Noffs (2007) menciona que:

Do ponto de vista do caiçara, a estrada significava, num primeiro momento, a possibilidade de escoar seus produtos. Afinal de contas, havia pelo menos 15 anos que viviam isolados do mercado e finalmente iriam poder estabelecer relações com a cidade e com tudo o que ela representava. Já o especulador, muito antes de começarem as obras da estrada, já tinha observado a paisagem, por terra, pelo mar e até pelo ar, e enxergara muitas terras baratas, que trataram de comprar a preços ínfimos (NOFFS, 2007, p.72).

Entendidas as dificuldades, pressupõe-se que a primeira solicitação para a abertura da via de acesso para Castelhanos, ainda na década de 1950, possa ter sido sugerida sob a perspectiva do atendimento a interesses privados, considerando as dificuldades de escoamento da produção das lavouras da Praia de Castelhanos para o mercado de Santos, conforme descritas por França (1951) e, após o declínio do comércio agrícola, para atendimento da necessidade de efetivação do plano de expansão urbana em prol do turismo⁵³, que incluía os loteamentos desses mesmos envolvidos.

O Engenho do Sr. Leonardo Reale produziu pela última vez em meados da década de 1960 e em seguida foi fechado. As lavouras de cana e os banais foram abandonados em toda a Baía dos Castelhanos por falta de condições objetivas para escoar a produção. A floresta avançou sobre as plantações, de tal sorte que atualmente restam poucos testemunhos no espaço desse passado recente (NOFFS, 2007, p. 69).

⁵³ ILHABELA. **Lei Municipal nº 28/68**. Aprova o plano de urbanização e estimula iniciativas voltadas em prol do turismo, ao longo da Baía de Castelhanos e proximidades.

Segundo Noffs (2007), possivelmente em 1966, na gestão do prefeito Leonardo Reale, foi assinado novo convênio entre a PMI e o DER para a reativação da construção da estrada de rodagem Perequê-Castelhanos e o início da Perimetral, contornando toda a Ilha de São Sebastião (NOFFS, 2007)⁵⁴.

Em entrevista concedida ao jornal O Estado de São Paulo, o então prefeito justificou que havia muitos habitantes na face oceânica da ilha que contavam apenas com acesso marítimo, realizado com barco a motor, assim,

[...] é imprescindível a construção de mais 7 ou 8 km de estrada até a praia Vermelha, contornando a praia dos Castelhanos e, daí uma segunda etapa atingir as Enxovas, irradiando a estrada para o Bonete e Indaiaúba, para dar um pouco mais de assistência a gente que mora aqueles lados.⁵⁵

Com esse cenário, verifica-se o início de uma nova economia voltada ao atendimento do turismo, ou seja, o mercado de terras para o atendimento do turismo e do veraneio. A percepção que a exploração das belezas naturais seria uma importante forma para o desenvolvimento de Ilhabela se mostrou atrelada à solicitação de novos acessos internos. Não por acaso, essas solicitações iam ao encontro do planejamento do governo estadual que alimentou a especulação imobiliária em toda zona costeira do Estado de São Paulo.

No que se refere a grilagem de terras, conforme os artigos do jornal O Estado de São Paulo⁵⁶, a prática ocorria em todos os setores da Ilhabela, como demonstra uma reportagem com título “Grilagem avança nas terras de Ilhabela”⁵⁷, que apresenta exemplos de grilagem na área urbana e o suposto envolvimento de funcionários da

⁵⁴ Para mais informações sobre a especulação de terras na face oceânica de Ilhabela nas décadas de 1960 a 1980, consultar Noffs (2007).

⁵⁵ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 12 de maio de 1967. **A ilha é bela para quem quer paz.** Disponível em: <<https://goo.gl/ivNmpk>>. Acesso em: 12/05/2018.

⁵⁶ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 23 de março de 1976. **Lei de emergência regulará ocupação do solo em Ilhabela.** Disponível em: <<https://goo.gl/eu3qcc>>. Acesso em: 05/04/2018.

Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 19 de fevereiro de 1986. **Cresce a produção de cocos no Nordeste.** Disponível em: <<https://goo.gl/4s8XfT>>. Acesso em: 05/04/2018.

⁵⁷ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 23 de agosto de 1994. **Grilagem avança nas terras de Ilhabela** (Anexo G).

PMI na efetivação da documentação dessas terras. No caso da Praia de Castelhanos, Leonardo Reale manteve seu poder aparentemente grilando as terras e apoiado nos cargos políticos que exerceu como vereador e prefeito de Ilhabela, usando os termos do Haesbaert (2004a, 2004b), Reale se transformou num ator hegemônico, usando o território para os interesses particulares enquanto os caiçaras continuaram hegemônicos, estabelecendo com o meio relações de sobrevivência.

Segundo Noffs (2007), Leonardo Reale ao ver as atividades agrícolas extintas, passou a comercializar a terra, que ainda significava para o caiçara o meio de trabalho e sem valor monetário, para um novo propósito:

[...] fracionou as terras de sua propriedade (e, dizem, também aquelas que não eram suas) e pôs os lotes imediatamente a venda, sem implantar nenhuma infraestrutura. Vários foram vendidos e demorou muito tempo, mais de 20 anos, para que as primeiras casas fossem construídas sobre lotes evidentemente irregulares (ausência de arruamento, sistema de coleta e tratamento do esgoto, lotes sobre ou próximos a cursos d'água etc.), contrariando toda a legislação ambiental em vigor no País e as normas que regulamentam a construção civil nas áreas de entorno do Parque (NOFFS, 2007, p.72-73).

Contudo, apesar desse convênio firmado no governo de Leonardo Reale e outros firmados nas gestões seguintes, a obra da Estrada Perequê-Castelhanos somente foi retomada após anos de paralisação, em 1975/1976^{58, 59}.

Durante esse período, com objetivo de viabilizar a implantação dos loteamentos Vila Reale (aprovado em 1966) e Balneário Castelhanos, ambos de propriedade de Leonardo Reale, e com vistas a atender às demandas dos especuladores e dos próprios legisladores, o poder público municipal elaborou, entre os anos de 1968 a 1978, uma série de decretos e leis, listados na **Tabela 3**, voltados à abertura de acessos para interligar as praias da Baía dos Castelhanos e a zona urbana, incluindo dispositivos para facilitar a instalação de equipamentos para a urbanização turística e da orla da Praia de Castelhanos. Para Noffs (2007),

⁵⁸ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 20 de setembro de 1975. **Sudelpa assina convênio para conclusão de via abandonada**. Disponível em: <<https://goo.gl/SxG73K>>. Acesso em: 19/01/2018.

⁵⁹ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 07 de setembro de 1976. **Ilhabela reformula a lei de zoneamento**. Disponível em: <<https://goo.gl/7QdtZN>>. Acesso em: 19/01/2018.

[...] em matéria de favorecer os interesses privados, a Prefeitura inovou. Esse conjunto de medidas aprovadas por leis e decretos simplesmente transfere para o poder público a responsabilidade material e financeira pela implantação da infraestrutura de acesso aos lotes, além de garantir o paisagismo em torno dos empreendimentos (NOFFS, 2007, p. 93).

Ao analisar a legislação relacionada na **Tabela 3**, verifica-se que, por uma década, os políticos e os especuladores trabalharam em parceria para o desenvolvimento do turismo, especialmente de veraneio, com vistas a fomentar uma nova economia e a comercializar as próprias terras, sem uso desde a decadência da produção agrícola e do isolamento com o fim dos transportes de barco para Santos.

Tabela 3 - Relação das leis municipais para urbanização turística em Castelhanos

Lei Municipal nº 05/1968	Considera de utilidade pública toda a faixa de terreno por onde passar a estrada de rodagem que, do bairro do Perequê demanda ao bairro da Baía de Castelhanos e com 12 metros de largura da dita estrada, ora em construção
Lei Municipal nº 28/1968	Aprova o Plano de urbanização e estimula iniciativas voltadas em prol do turismo, ao longo da Baía de Castelhanos e proximidades
Decreto Municipal nº 09/1969	Declara de utilidade pública áreas de terreno necessárias e implantação de 2º trecho da Estrada Perequê-Castelhanos
Lei Municipal nº 01/1970	Autoriza a Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela a adquirir e doar ao DER os imóveis necessários ao 2º trecho da Estrada Perequê-Castelhanos
Lei Municipal nº 03/1970	Aprova a criação de parque para acampamento e entretenimento turístico, destinado a complementar o plano de urbanização da Baía de Castelhanos objeto da Lei nº 28/1968
Lei Municipal nº 04/1970	Aprova a introdução de benfeitorias para fins turísticos da ponta da lagoa, a integrar o plano de urbanização da Baía de Castelhanos objeto da Lei nº 28/1968
Lei Municipal nº 43/1978	Aprova plano viário no bairro Lagoa dos Castelhanos, em complemento à lei de urbanização nº 28/1968

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018.

Na legislação organizada para tais fins, verifica-se a complementaridade dos

documentos. A primeira, Lei nº 05/1968, promulgada em 1968 por Leonardo Reale, buscava viabilizar a abertura do acesso à Praia de Castelhanos.

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública, a fim de ser adquirida pela Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, mediante desapropriação amigável ou por via judicial, a faixa de terreno por onde passar a Estrada de Rodagem que o Bairro de Perequê demanda o bairro da Baía de Castelhanos deste município, cuja faixa será de 12 metros de largura e necessária a construção da referida Estrada de Rodagem, ora início.

Art. 2º Ficará fazendo parte integrante desta Lei e sendo, portanto, considerada de utilidade pública, também a faixa de terreno de Marinha que for para esse fim ocupada (ILHABELA, 1968a).

Mais tarde, no mesmo ano, foi promulgada a Lei nº 28/1968, com vistas a aprovar o plano de urbanização e estimular iniciativas em prol do turismo ao longo da Baía dos Castelhanos e proximidades.

Art. 1º São declarados de natureza relevante os empreendimentos direta ou indiretamente relacionados com o incremento turístico; já existentes ou que vieram a ser planejados ao longo da BAÍA DE CASTELHANOS e bairros limítrofes.

Art. 3º É aprovado o Plano de Urbanização da orla marítima das praias de CASTELHANOS e LAGOA, compreendendo o BAIRRO DE CASTELHANOS e respectivos bairros vizinhos, denominados RIBEIRÃO DOS CASTELHANOS e LAGOA DOS CASTELHANOS.

Art. 4º Dito plano consiste no traçado da AVENIDA DE PROLONGAMENTO à RODOVIA TRANSVERSAL do DER e seu prosseguimento acompanhando a praia, sob a denominação da AVENIDA BEIRA-MAR, com uma largura mínima de 20 metros (...).

Art. 7º As despesas com a execução desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias (ILHABELA, 1968b).

No ano seguinte, durante o governo de Geraldo Junqueira, foi publicado o Decreto Municipal nº 09/1969, que declarou de utilidade pública e para fins de desapropriação as áreas de terreno necessárias para abertura e implantação do 2º trecho da Estrada Perequê-Castelhanos, o trecho Cume-Castelhanos.

Em 1970, o mesmo prefeito promulgou as Leis Municipais nº 01/1970, nº 03/1970 e nº 04/1970 que aprovaram, respectivamente, a) a autorização para desapropriação e aquisição de áreas para a implantação da Estrada Perequê-Castelhanos no trecho Cume-Castelhanos, b) a autorização para abertura da estrada, a criação de um parque para acampamento e entretenimento turístico e c) a introdução de benfeitorias para fins turísticos na Ponta da Lagoa, destinados a complementar o plano de

urbanização da Baía dos Castelhanos, objeto da Lei Municipal nº 28/1968.

Art. 1º Fica aprovada a criação de um Parque arborizado e convenientemente ajardinado, e sua urbanização adequada, a fim de servir de pátio para estacionamento de veículos de “campings” e entretenimento turístico no bairro de Castelhanos, costa leste (ILHABELA, 1970b).

Art. 1º Fica aprovada a execução de benfeitorias no promontório denominado “Ponta da Lagoa”, situado entre a Praia Mansa e a Praia da Lagoa, na Baía de Castelhanos, objetivando a sua integração no esquema turístico viário municipal, complementado o Plano de Urbanização objeto da lei nº 28, de 21 de novembro de 1968 (ILHABELA, 1970c).

Apesar da legislação promulgada para respaldar a abertura do acesso e a implantação da urbanização voltada à regularização dos loteamentos aprovados na Praia de Castelhanos, as obras da Estrada Perequê-Castelhanos foram retomadas apenas 1975, desta vez, por meio de um convênio⁶⁰ firmado entre a PMI e a Superintendência do Desenvolvimento do Litoral Paulista (SUDELPA)⁶¹, com prazo de dois anos para conclusão.

No final de 1976, o então prefeito Roberto Fazzini finalmente inaugurou o único acesso terrestre, ainda nos dias de hoje, que cruza a floresta nativa ligando as faces continental e oceânica de Ilhabela - a Estrada de Rodagem Perequê-Castelhanos (SP-004/131) (Anexo A).

Assim, à primeira vista, a estrada para os Castelhanos, parecia estar ligando dois mundos diferentes, dois tempos distintos: de um lado, o rural, o espaço da produção e reprodução do campesinato, em muito determinado pelo tempo e ritmo da natureza; do outro, o espaço urbano, do movimento frenético das atividades e negócios de turismo, regido pelos feriados prolongados e temporadas de verão (NOFFS, 2007, p. 73).

Essa foi a primeira vez que um acesso atendia as vilas da face oceânica de Ilhabela

⁶⁰ ILHABELA. **Lei Municipal nº 021**, de 03/09/1974. Autoriza a Prefeitura Municipal a firmar convênio com a Superintendência do Desenvolvimento do Litoral Paulista - "SUDELPA". Disponível em: <<https://goo.gl/Y1DizQ>>. Acesso em: 27/03/2018.

⁶¹ A SUDELPA foi criada no governo de Abreu Sodré para elaborar o Plano de Desenvolvimento da Litoral - PLADEL (1969 - 1971) e fornecer infraestrutura aos municípios desprovidos de recursos para o desenvolvimento local e o Plano de Ação de Emergência – PAE (1970 - 1971), que deveria ser a base do PLADEL. Contudo, o PLADEL foi concluído em 1975 e as ações do PAE foram pulverizadas em projetos dispersos.

e isso causou preocupação entre os caiçaras locais e ambientalistas. Sabia-se da existência da ação de grileiros e da especulação de terras para loteamentos, que iria contribuir para a expansão urbana na face oceânica e, uma reportagem do jornal O Estado de São Paulo disse:

Além de entregar aos turistas e compradores de terras recantos inexplorados, ela será o meio mais fácil de transferência dessa pequena comunidade, para onde já existem dois projetos de loteamentos aprovados pela prefeitura⁶².

Essas manifestações públicas e a preocupação com relação às consequências da continuidade da política de expansão planejada no âmbito municipal levaram, em poucos meses após a abertura da estrada, conforme abordado no capítulo anterior, à criação da UC, que em alguns casos inibiu a viabilização dos loteamentos aprovados na PMI.

Em 1978, o então prefeito Eurípedes Ferreira promulgou a Lei Municipal nº 43/1978, também em complemento à Lei Municipal nº 28/1968, e aprovou o plano viário no bairro da Lagoa dos Castelhanos com vistas a consolidar a implantação dos loteamentos da Baía dos Castelhanos:

Art. 1º - No trecho ao longo da Praia denominada Lagoa dos Castelhanos, fica definida em 330 metros a extensão da AVENIDA BEIRA-MAR prevista na Lei nº 28/68 de 21 de novembro de 1968, contados a partir da divisa norte da 'Vila Reale', ou seja, a partir da área para estacionamento de veículos prevista na Lei nº 3/70 de 19 de junho de 1970, e com término no cruzamento com o traçado da RUA '1' da planta do 'Balneário Castelhanos, aprovada pela Municipalidade em 16 de novembro de 1966.

Art. 2º - Fica definida a diretriz inicial do acesso viário ao bairro da Praia Mansa, através da Rua '1' mencionada no Artigo anterior, cujo leito previsto fica alargado para 14 metros ao longo de toda sua extensão, mantido o rumo leste-oeste do traçado consignado no respectivo projeto.

Art. 3º - Em complemento ao disposto no Artigo 2º, fica igualmente definido o prolongamento do acesso viário para o bairro da Praia Mansa, através da abertura de um ramal que, partindo da Rua '1', num ponto situado a 310 metros da faixa de marinha, segue em direção a aquele bairro com o rumo norte-sul até a cota 60 e por um trecho de 256 metros em linha reta, com largura uniforme de 14 metros (ILHABELA, 1978).

Segundo Noffs (2007), o “plano de urbanização e de estímulo ao turismo na Baía dos

⁶² Ver nota 32.

Castelhanos não vai um palmo além dos limites da Vila Reale e foi concebido para favorecer os dois loteamentos” (NOFFS, 2007, p. 93). O autor menciona que a maioria dos empreendimentos não foi vendido e poucas casas foram construídas nessas décadas devido ao atraso nas obras da Estrada Perequê-Castelhanos e à consequente criação do PEIb (NOFFS, 2007).

Com relação ao uso da estrada pelos caiçaras, percebe-se por meio de relatos que somente com os anos, e mais recentemente, a via passou a atender os moradores das comunidades tradicionais caiçaras da Baía dos Castelhanos. Na sua maioria, desprovidos de veículos 4x4, por historicamente possuírem o mar como principal meio de transporte, dependem da carona com os operadores de turismo ou do serviço de frete oferecido pelos mesmos. Em 2004, Pirró (2004) registrou que os moradores transitavam com suas canoas a motor e, para aqueles desprovidos de uma, o acesso era feito a pé pela estrada.

Sobre o período que realizou suas pesquisas na Baía dos Castelhanos, Noffs (2007) relatou:

Como não foi possível se estabelecer um transporte rodoviário regular pela nova estrada, os moradores locais servem-se muito pouco dela, a não ser para continuarem realizando a pé viagens para a cidade. Gradativamente, com o crescimento do turismo nas cidades de Ilhabela e São Sebastião, a demanda por peixe fresco aumentou muito. Assim, as canoas a motor foram se impondo como o meio de locomoção mais eficiente para o transporte de mercadorias e de pessoas entre as localidades da Baía dos Castelhanos e a zona urbanizada ao longo do Canal de São Sebastião (NOFFS, 2007, p. 78).

Já nos dias de hoje, a estrada é consideravelmente mais usada pelos moradores, porém o mar continua como uma importante via de acesso à cidade. Apenas quatro moradores possuem habilitação e veículo de tração 4x4, sendo que a motocicleta é o meio de transporte mais comum entre os jovens. Os moradores utilizam as canoas quando precisam escoar o pescado, para o transporte de material de construção e escoamento do lixo. Atualmente possuem aproximadamente oito canoas e três lanchinhas nas duas vilas caiçaras. As viagens a pé são menos realizadas e, também fretam viagens nos jipes de turismo para fazer as compras de suprimentos do mês.

Assim, desde a abertura da Estrada Perequê-Castelhanos, seu uso esteve pautado ao atendimento dos interesses particulares e comerciais, porém que não atendiam as

necessidades dos caiçaras. Inicialmente, a intenção de abertura do acesso foi atender o escoamento da decadente produção agrícola comercial e logo assumiu o uso voltado ao turismo e veraneio, fomentado pela grilagem e comércio de terras na face leste da Ilhabela, tornando-se o único acesso à face oceânica que liga à um dos atrativos turísticos mais emblemáticos de Ilhabela, e rendeu, ao longo dos anos, o aumento da pressão imobiliária na Praia de Castelhanos.

Observa-se, com esse breve histórico, que as discussões sobre a abertura da Estrada Perequê-Castelhanos permearam algumas gestões dos governos estadual e municipal desde a década de 1950, até a implantação de fato na década de 1970. Destaca-se nesse período um grande envolvimento de políticos locais ligados aos especuladores de terras e produtores de culturas agrícolas voltadas à exportação. Desta forma, a fim de viabilizar os investimentos, verifica-se nítido na legislação, apresentada na **Tabela 3** (Anexo F), elaborada e aprovada, por tais políticos e interessados diretos que o acesso construído deveria atender às necessidades particulares, que não dos caiçaras, prática que segue nos tempos atuais.

Os caiçaras, todavia, acompanharam o território tradicional ser usado para o desenvolvimento econômico que excluiu a comunidade tradicional em benefício dos produtores agrícolas, dos grileiros, dos especuladores e, agora exclui em benefício dos ambientalistas, dos operadores e trade de turismo, empreendedores forasteiros e dos turistas. Fato que suscita a discussão da importância de inclusão das comunidades tradicionais nos processos de desenvolvimento, assim como reativa a antiga discussão sobre a necessidade da gestão compartilhada desses atrativos para o alcance do turismo sustentável.

Por fim, pode-se dizer que os moldes de uso da via, especialmente no que tange ao prevalecimento do uso turístico em detrimento aos interesses dos caiçaras, sobrepõe inclusive os interesses da conservação dos recursos naturais proposto pela criação do PEIb.

5.2.2 A GESTÃO DA ESTRADA-PARQUE DOS CASTELHANOS

Na década de 1980, a Estrada Perequê-Castelhanos foi muito utilizada por aventureiros com veículo próprio. Na década seguinte, se estabeleceu uma visitação comercial tímida e, devido às péssimas condições de tráfego, a via era denominada pelos usuários como: Trilha de Castelhanos.

Já nesse momento, devido às precárias condições de tráfego na Estrada Perequê-Castelhanos, esses passeios eram liderados por alguns moradores da área urbana que enxergaram a oportunidade de trabalhar com turismo e possuíam veículos apropriados para *off road*. Pode-se dizer esse foi o início da formação da atual classe de prestadores de serviços de transporte de turismo 4x4 para a Praia de Castelhanos.

Segundo entrevista⁶³ realizada com Alex Briatte Mantchev, mecânico especialista em customização de carros 4x4 e *off road*, o primeiro passeio de turismo foi realizado em 1987 e, com o passar dos anos, a demanda foi crescendo e o número de operadores acompanhou o fluxo. No final da década de 1990, devido à alta dificuldade de condução na Estrada Perequê-Castelhanos, eram aproximadamente 12 operadores de transporte de turismo que atuavam com frequência na via.

As difíceis condições de trafegação era o fator atrativo para os aventureiros e daqueles turistas que buscavam aventura nos passeios em Ilhabela. Contudo, ao longo dos anos, por conta das características geotécnicas que provocam alta fragilidade e a necessidade de interdição frequente, a estrada apresentou situações de péssimo estado de conservação do leito carroçável, o que mobilizou algumas gestões dos governos estaduais e municipais, resultando em convênios e parcerias entre diversos órgãos e muitos conflitos entre as partes interessadas.

⁶³ Entrevista realizada por telefone em, 21-06-2018.

Figura 8 - Condições de conservação da Estrada Perequê-Castelhanos em 2007

Fonte: Noffs (2007, p. 24).

Em 1998, como justificativa do precário estado de conservação e do grande número de visitantes tráfegando na estrada, especialmente na temporada e aproveitando um modelo de operação que vigorou na alta temporada do verão de 1997-1998⁶⁴, por meio da publicação da Portaria do Diretor Geral do IF de 8-12-97, com a finalidade de preservação da praia e das espécies de fauna e flora ameaçadas com o crescente número de visitantes, iniciou-se um procedimento para celebração de convênio tripartite entre a PMI, a SMA e o DER (Processo 226.607DER/99) com objetivo da implantação de regulamentação para a operação da SP-004/131, visando garantir a segurança dos visitantes. Na proposta apresentada pela SMA, por meio do IF, resolvia-se que: a) o trânsito de veículos motorizados e não motorizados poderia ocorrer no período das 6h às 14h, sentido Perequê-Castelhanos, e das 14h às 20h Castelhanos–Perequê; b) a estrada permaneceria fechada das 20h às 6h e, c) em casos de exceção, poderiam ser autorizados outros horários mediante anuência do PEIb e, d) à população residente não se aplicava as normas supracitadas.

O fato do acesso estar localizado parte em área inserida na UC, sem regularização

⁶⁴ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 20 de setembro de 1975. **Estado restringe acesso de carro a praia de Ilhabela**. Disponível em: <<https://goo.gl/jEgUwB>>. Acesso em: 28/01/2018.

fundiária, e parte em área municipal, historicamente registrou-se dificuldade no diálogo entre as instituições municipais e estaduais no que se refere à gestão e o uso da via, especialmente por conta dos distintos interesses - conservação x crescimento econômico.

Segundo Nilce Signorini⁶⁵, durante seu governo como prefeita municipal (1997-2000), as condições da estrada eram precárias, visto as fortes chuvas que ocorreram nesse período, chegando a causar sua interdição por alguns períodos e a necessidade de duas manutenções durante sua gestão. A ex-prefeita mencionou que, além da péssima condição do leito, os problemas da estrada eram relacionados ao aumento do fluxo de turismo de agências e particulares, que trafegavam nas estreitas vias sem um regramento de horário e uso.

Paralelo ao trâmite já em curso entre SMA e PMI (Processo 226.607DER/99), com vistas a regular a operação de turismo no âmbito municipal, foi aprovada a Lei nº 874/1999⁶⁶ que determinou o ordenamento da prestação dos serviços de jipes de turismo, dentre outras localidades, na Trilha de Castelhanos. Observa-se que a lei tratava da via como trilha, que leva ao entendimento das precárias condições e da controvérsia entre a permissão do uso turístico e a conservação, visto os impactos negativos que a exploração comercial causava ao meio ambiente.

A Lei nº 874/1999 determinou:

Art.2º - O Transporte-Especial Jipe-Turismo deverá ser explorado em caráter contínuo e permanente, destinando-se a proporcionar passeios turísticos em praias, acesso a trilhas e ao Parque Estadual de Ilhabela, observadas as normas, proteção e preservação do patrimônio turístico, ambiental, cultural e paisagístico de Ilhabela.

Art. 5º - Os condutores para habilitarem-se a dirigir veículos destinados a Transporte Especial Jipe-Turismo, obrigatoriamente terão registro na Secretaria Municipal de Turismo.

Parágrafo 1º – Os condutores registrados na forma estabelecida pelo “caput” desse artigo, ficam obrigados a obter os certificados expedidos nos cursos gratuitos a serem oferecidos pela Prefeitura, com a finalidade de capacitação profissional para as áreas relacionadas ao ecoturismo e segurança (ILHABELA, 1999).

⁶⁵ Informação pessoal via contato telefônico em, 09-03-2018.

⁶⁶ ILHABELA. **Lei nº 874/99**. Dispõe sobre a prestação dos serviços de jipe-turismo e dá outras providências.

A partir desse marco, o turismo para a Praia de Castelhanos consolida-se como uma atividade apta a ser comercializada legalmente do ponto de vista municipal e, que demandaria a co-gestão por parte das instituições responsáveis. O crescimento pela procura por essa experiência pode ser mensurado pelo incremento da quantidade de operadores que se estabeleceram e também com base na quantidade de veículos particulares que atravessavam na via nos dias de hoje.

Em complemento a esse programa de valorização ao turismo no âmbito municipal, foi firmada parceria para o regramento do uso turístico da Estrada Perequê-Castelhanos por meio da celebração do convênio (Processo 226.607DER/99), e aprovada a Lei Municipal nº 940/2000⁶⁷ que incentivou as atividades voltadas ao ecoturismo.

Com relação às condições da via, de acordo com Maldonado (2001), se tratava de um acesso precário e alvo de embates para tornar esse perene. Segundo a autora, o nicho dos receptivos turísticos atuava na defesa da manutenção da via sem a alteração de suas características, pois tais aspectos agregavam valor aos passeios denominados de aventura. Por outro lado, havia uma forte pressão por parte dos setores imobiliários com vistas a facilitar o acesso de veículos, visando a possibilidade de ocupação das praias localizadas na Baía dos Castelhanos. Nesse cenário de embate, a autora menciona que o posicionamento da comunidade tradicional, com relação à conservação do acesso, referia-se à preocupação em casos de emergência, entretanto, também, manifestavam receio da alteração de suas rotinas em face ao aumento dos turistas e do risco da perda de suas terras.

Noffs (2007) identificou algumas situações conflitantes entre o PEIb e PMI com relação à manutenção do leito e descreveu a dificuldade vivenciada para chegar à Praia de Castelhanos:

A prefeitura é responsável pela manutenção da estrada de terra que dá acesso à praia dos Castelhanos, entretanto, no trecho que atravessa o Parque (praticamente toda a estrada), é necessária a aprovação prévia da direção do PEIb para a realização de obras, a qual nem sempre é concedida. Ultimamente, os serviços de manutenções têm sido pouco frequentes, impossibilitando o tráfego de automóveis de passeio. As poucas obras de reforma e manutenção usualmente são implementadas sem sistema de drenagem e os cuidados ambientais necessários. Em consequência, a cada

⁶⁷ ILHABELA. **Lei Municipal nº 940/2000**. Estabelece áreas de especial interesse turístico para fins de ecoturismo e dá outras providências.

novos períodos de chuvas, ocorrem problemas sérios de erosão e desbarrancamentos e a estrada se torna intransitável, exigindo novas intervenções, demandando mais obras e provocando novos impactos ambientais (NOFFS, 2007, p. 101).

No período que compreendeu os anos de 2001 a 2006, a via se encontrava em péssimas condições para circulação, sem nenhuma manutenção. Esse período foi conturbado e marcado pela desarticulação dos governos estadual e municipal, havendo pouco diálogo entre as gestões. Nas palavras do autor estavam explícitos os conflitos referentes à manutenção da via e a conservação, e como esses foram se acirrando com os anos, devido à falta de manutenção que dificultava o tráfego e os diferentes interesses e atores que foram surgindo.

Por outro lado, a demanda de turistas interessados em visitar a Praia de Castelhanos aumentou e levou ao crescimento do contingente de operadores de turismo 4x4. Em 2003, mediante esse cenário a PMI aprovou a Lei nº 232/2003, que alterou parcialmente a Lei nº 874/1999. Percebe-se que ambas as leis foram publicadas em dezembro, mês da alta temporada de verão em que a pressão sobre o uso da via aumentava consideravelmente em relação ao restante do ano. A Lei nº 232/2003 trouxe algumas inovações, especialmente com relação aos aspectos ligados diretamente com o cadastro de operadores, a alteração das condições para credenciamento do permissionário, incluindo a necessidade de comprovação de residência mínima de cinco anos no município, a necessidade do laudo de vistoria expedido por oficina credenciada pela PMI (a Lei nº 874/1999 solicitava o laudo expedido pelo CIRETRAN) e incluiu a apresentação de certificado de curso de primeiros socorros e direção defensiva.

Carolina Bio Poletto, em entrevista concedida, explicou que no ano de 2007 iniciou-se no PEIb um trabalho para identificar os gargalos e melhorar o relacionamento com o poder municipal em busca da co-gestão da Estrada Perequê-Castelhanos. Nesse período foi implantado o controle diário de visitantes, que, desde 2005, era realizado nas temporadas com a contagem de veículos e pessoas que frequentavam a estrada, com vistas a estimar a pressão sobre a UC, e em 2008, foi implementada a Política de Cadastros dos Operadores Comerciais Regulares.

Artigo 3º - As instituições, organizações e empresas com atividades econômicas direcionadas para visitação em Unidades de Conservação, deverão se cadastrar na “Comissão SMA de Visitação Pública em unidades de Conservação”.

§ 1º - As instituições deverão assinar termo de compromisso de padrão ético e ambiental de conduta, no qual declare respeitar as regras de funcionamento da Unidade de Conservação.

§ 2º - O não cumprimento desta Resolução ou do termo de compromisso assinado implicará no descredenciamento da Instituição.

Artigo 5º- Em acordo com a “Comissão SMA de Visitação Pública em Unidades de Conservação”, os órgãos administradores das Unidades de Conservação deverão supervisionar no interior das mesmas Unidades, o trabalho das entidades responsáveis por ministrarem cursos de monitores ambientais, agências, operadoras, transportadoras, guias, monitores ambientais, e outros prestadores de serviços turísticos, zelando pela qualidade dos serviços, pela ética e pela conservação ambiental, credenciando e descredenciando os cadastrados conforme o disposto nesta resolução (SÃO PAULO, 1998c).

A aproximação da PMI e SMA propiciou a discussão dos problemas conjuntos, com relação às corresponsabilidades e a elaboração de um planejamento participativo para a co-gestão da Estrada Perequê-Castelhanos⁶⁸.

Paralelo a esse momento, no âmbito do Projeto de Desenvolvimento do Ecoturismo na Região da Mata Atlântica, começou a ser articulado em nível estadual o estabelecimento de regras específicas de monitoramento para Estradas-Parque no Estado de São Paulo. Como resultado, publicou-se o Decreto Estadual nº 53.146/2008, constituindo um marco para a definição dos parâmetros de implantação, gestão e operação de estradas localizadas no interior de UCs paulistas. Segundo informações das atas do CC-PEIb⁶⁹, por meio da criação deste decreto foram escolhidas três vias para aplicação do projeto piloto das ações previstas no documento e, dentre estas se encontrava a Estrada Perequê-Castelhanos.

Devido ao péssimo estado de conservação da estrada, esse foi um período extremamente complicado, sendo possível identificar alguns atores fundamentais que passaram a trabalhar juntos na busca de melhorias comuns. Por um lado, estavam os jipeiros ameaçados a perder sua fonte de renda com o turismo, por outro lado, a comunidade tradicional que havia estabelecido maior vínculo com a estrada, inclusive demonstrando a preocupação com o isolamento em casos de emergência e alguma

⁶⁸ Processo Fundação Florestal 1.571/2009/ NIS 1527172.

⁶⁹ Ata da reunião do CC-Peib realizada no dia 13-03-2010.

dependência no turismo de *camping* e, por fim, os poderes municipal e estadual responsáveis pela gestão e manutenção do ambiente protegido.

Assim, esse processo foi marcado pelo estabelecimento do cronograma para a melhoria da Estrada Perequê-Castelhanos, com base no Decreto Estadual nº 53.146/2008 e pela criação da Câmara Técnica da Estrada de Castelhanos⁷⁰ (CTCastelhanos) constituída pelos atores diretamente ligados às questões da estrada. Segundo Carolina Bio Poletto,

[...] a discussão da Estrada-Parque foi dividida em dois momentos: uma da obra emergencial paliativa em 2007 e outra mais perene em 2013. Foi nesse momento que foram discutidos os direitos e deveres de cada um e o quanto poderia ser regulamentado o uso da estrada culminando na publicação do Decreto da Estrada-Parque (entrevista concedida em 12-03-2018).

Reforçando esse novo momento de trabalho conjunto entre o PEIb e PMI, foram aprovadas as Leis Municipais nº 488/2007 e nº 650/2008, que tratavam sobre o licenciamento do veículo de turismo e a necessidade de vistoria por oficina especializada. As leis trouxeram inovações com relação à segurança dos passageiros com a inclusão dos artigos:

Art 2º VI – apresentação de documento que comprove que o usuário está ciente de todas as situações que podem ocorrer durante o roteiro e os cuidados relativos ao vestuário e o tipo de calçado adequado para realização da atividade;
VII – comprovação da realização do seguro passageiro para os usuários;
VIII- apresentação do plano de emergência documentado
Art. 4º V – possuir equipamentos de uso obrigatório (macaco, chave de roda, corda, galão de água, ferramentas, caixa de primeiros socorros, pneumáticos de estepe e cabo para reboques, lanterna e luz de socorro (ILHABELA, 2008).

Nesse mesmo período foi publicada a PN nº 071/2008⁷¹ da FF, que estabeleceu os

⁷⁰ A CTCastelhanos, em 2012, foi incorporada a CTEcoturismo como GT Castelhanos. No período entre os anos de 2008 e 2015, participou ativamente da implantação do Projeto Estrada-Parque (Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131), desenvolvendo ações como, por exemplo, a elaboração da PN nº 211/2014, a elaboração do conteúdo para sinalização informativa e indicativa da estrada, apoio na elaboração do cadastro dos moradores e dos veículos da Baía dos Castelhanos com vistas a organizar o fluxo de livre passagem, na compatibilização dos dados dos operadores junto a Prefeitura Municipal, o estabelecimento da capacidade de carga da estrada e o acompanhamento da implantação da infraestrutura prevista, como: a passarela, o mirante, a sinalização e a área de estacionamento.

⁷¹ SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Meio Ambiente. **Portaria Normativa da Fundação Florestal**

critérios e procedimentos administrativos para o uso de veículos na Estrada Perequê-Castelhanos com vistas a reger o uso na temporada de verão de 2008-2009. Apesar da expedição de caráter temporário, observa-se que o documento apresentou grande detalhamento nas regras voltadas ao uso da via. Como justificativa para essa publicação apontou-se o aumento do fluxo de veículos e a necessidade de oferecer segurança aos usuários dos veículos 4x4. Identifica-se certo destaque para o regramento do uso de veículos *off road* e às diretrizes voltadas aos condutores profissionais de turismo e empresas prestadoras de serviço, que nessa época já formavam um grupo estabelecido. O documento trouxe um anexo inédito: Anexo 1 – Controle de Visitação na Estrada dos Castelhanos – para ser preenchido pelos condutores profissionais em cada viagem. Devido aos resultados positivos com a diminuição de acidentes e maior preservação do ambiente, no ano seguinte, foi expedida nova PN nº 074/2009, que prorrogou a PN nº 071/2008 por tempo indeterminado.

A publicação das PNs esteve voltada à conservação e ao regramento da atividade de turismo na Estrada Perequê-Castelhanos. O uso da estrada, paulatinamente, tomou mais consistência e foi sedimentado para a função turística. Com isso, a classe prestadora de serviços de transporte 4x4 se fortaleceu para reivindicar outros benefícios e, apesar desse grupo operar um patrimônio público com vistas ao benefício financeiro e econômico privado, as PNs não determinaram no texto contrapartidas para a operação de cunho privado e nem responsabilidades para com a comunidade tradicional. Referente à comunidade tradicional, o texto indica, superficialmente, a necessidade do atendimento de seu bem-estar, fato que coloca em evidência no processo de regramento a transformação do uso do antigo caminho caiçara em uma via para uso turístico.

Art 1º - os critérios e procedimentos estabelecidos nesta portaria têm por finalidade a adequação do tráfego de veículos na Estrada dos Castelhanos, no trecho interno ao PEIb, com vistas a atender às condições de segurança e bem estar da comunidade da Baía dos Castelhanos e outros moradores em áreas de difícil acesso, bem como a demanda do ecoturismo local, em consonância com os objetivos da Unidade.

nº 071/2008. Estabelece critérios e procedimentos administrativos para o uso de veículos na Estrada dos Castelhanos no trecho interno ao Parque Estadual de Ilhabela.

Art 2º § 4º - os veículos de polícia, ambulância, bombeiros e aqueles que exercem função social relevante, não estão inseridos nos impedimentos de tráfego constantes desta portaria (SÃO PAULO, 2008b).

Em 2009, foi publicada no âmbito municipal, a Lei nº 755/2009, que criou o passaporte turístico e o voucher que regulamentou a sua utilização. A legislação não menciona o turismo na Praia de Castelhanos, contudo aborda a prestação de serviço de passeio com a utilização de veículos, o credenciamento do prestador de serviço e o recolhimento do Imposto sobre Serviço (ISS).

Observa-se, durante a história da operação da estrada que, por conta da crise ocasionada com as péssimas condições de tráfego na estrada, os atores envolvidos e os órgãos públicos se reuniram e estabeleceram critérios para a gestão compartilhada. Vale mencionar que mediante as adversidades enfrentadas durante esse processo a articulação institucional e o fortalecimento político dos jipeiros foi fortalecido, com a formalização de uma associação de classe e a representatividade em fóruns e conselhos municipais.

Também como resultado do Decreto Estadual nº 53.146/2008, em 2010, foi assinada a Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131-2010, que dispõe sobre a implementação dos Planos de Implantação e Operação da Estrada dos Castelhanos, denominado de Projeto Estrada-Parque. A assinatura desse documento significou a criação da Estrada-Parque dos Castelhanos. Por se tratar de um documento de responsabilidades compartilhadas entre a PMI, SMA e DER e, devido à inexistência da regularização fundiária e do domínio compartilhado entre PMI e DER, na gestão do então prefeito Antônio Luiz Colucci foi assinado o Decreto Municipal nº 2.143/2010, com vistas a autorizar as intervenções do Estado⁷² para melhoria da estrada nas áreas do trecho municipal,

Art. 1º Ficam sujeitas às disposições do Decreto Estadual 9.414, de 20 de

⁷² O projeto executivo da Estrada-Parque dos Castelhanos compreende o trecho entre o km 2,34, região da Guarita do PEIb, e o km 17.562, onde se localiza o rio, próximo à Praia de Castelhanos, portanto, contempla trechos do interior da UC e em sua Zona de Amortecimento – Área Municipal, Z1 e Z2 do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE). [...] Em Ofício OFC DR. 6-054/2012, O DER informa que a jurisdição do referido órgão da SP 004/131 vai do Km 0,00 ao Km 11.030. Desta forma não está clara a situação dominial do trecho municipal, a partir do Km 11.030 (PROCESSO FF 1.571/2009 /NIS 1527172, p. 52 - 53). A área inserida na UC localiza-se na Zona de Uso Intensivo I (ZUI - I) do Zoneamento Interno do PEIb.

janeiro de 1.977, as terras de domínio do Município abrangidas pelo Parque Estadual de Ilhabela. Parágrafo único. Incluem-se na disposição do caput as áreas de domínio do Município contidas no leito da Estrada Estadual SP-004 (Estrada de Rodagem Perequê-Castelhanos), no trecho Cume-Castelhanos, submetendo-as à conservação pelo Estado (ILHABELA, 2010a).

No que se refere a dominialidade compartilhada da via, contempla trechos do interior da UC inseridos na Zona de Uso Intensivo I (ZUI - I), do Zoneamento Interno do PEIb e, trechos em sua Zona de Amortecimento – Área Municipal. Para essa porção, o PDDSA, em 2006, previu a transformação do acesso numa Estrada-Parque e a demonstrou a necessidade do controle do fluxo por se tratar da UC e da existência da comunidade tradicional.

Seção VI - Áreas de interesse da municipalidade

Art. 39º - Constituem Sub-programas para as ZIE - Zonas de Interesse Específico:

I) Sub-Programa de promoção socioambiental para as comunidades tradicionais

v) garantir que as estradas que levam ao Castelhanos e Bonete permaneçam como percursos de passeio e aventura. O acesso ao bairro do Bonete deverá permanecer como trilha não impermeável, acompanhando a morfologia dos terrenos e com leito não carroçável;

w) promover em parceria com o Instituto Florestal a implantação da Estrada Parque de Castelhanos;

III) Sub-Programa para requalificação socioambiental para o bairro dos Castelhanos. g) transformar a estrada de Castelhanos em estrada parque, através da parceria entre a Prefeitura Municipal e Parque Estadual, controlando o fluxo de veículos; h) proibir estacionamento na praia delimitando área específica para veículos (ILHABELA, 2006, p. 15-17).

A Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131 instituiu um Grupo de Gestão formado por técnicos das Secretarias Estaduais do Meio Ambiente e Transportes, da FF e do DER, voltado a coordenar as ações previstas no Plano de Implantação e no Plano de Operação e seus respectivos cronogramas. No âmbito municipal a CTCastelhanos continuou acompanhando o processo.

No escopo da Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131, a infraestrutura proposta no escopo do Plano de Implantação consistia em:

1 - Obras de contenção de encosta em trechos críticos;

- 2 - Implantação de sistema de drenagem;
- 3 - Obras de correção e estabilização do piso trafegável seja com tratamento químico ou com outro tipo de perenização (mantendo a característica de estrada de terra);
- 4 - Obras de bolsões de estacionamento nos quilômetros 3,770 (junto à guarita) e 19,300 (ao final da estrada próximo à bifurcação do canto do Ribeirão);
- 5 - Obras de manutenção das três pontes existentes;
- 6- Construção de duas pontes para pedestres ao final da estrada (sobre os rios);
- 7 - Implantação de infraestrutura de apoio turístico (como mirantes, área de descanso, portal);
- 8 - Instalação de um posto de fiscalização no final da estrada para controle e monitoramento;
- 9 - Implantação de sinalização ao longo da estrada;
- 10 - Implantação e estruturação da trilha alternativa para uso de pedestres (SÃO PAULO, 2010).

Com relação ao Plano de Operação, o documento previa, dentre alguns tópicos, que:

- V - A Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo instituirá um cadastro de veículos;
- VI - Devem se cadastrar, junto à administração do Parque, os veículos que:
 - a) pertençam a moradores e/ou proprietários de áreas na região servida pela estrada;
 - b) pertençam a empresas de turismo de Ilhabela e sirvam para levar turistas a Castelhanos.
- VII - O número máximo de veículos, que poderão trafegar diariamente na estrada, serão determinados, divulgados e regulamentados, por meio de Portaria FF, após estudos de capacidade de suporte;
- VIII - A cobrança de ingressos na entrada da Estrada será publicada por meio de Portaria FF, a ser estabelecida conforme diretrizes estabelecidas na Política Tarifária da Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo;
- IX - Deverá ser instituído um plano de comunicação para os usuários da estrada (SÃO PAULO, 2010).

No período da alta temporada do verão de 2011, devido às fortes chuvas, o trânsito na estrada foi interditado novamente por conta dos riscos oferecidos com as más condições do leito carroçável. Ainda nesse momento, as obras apontadas na Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131 não haviam começado, sendo registrado, em 2012, a apresentação oficial do projeto pretendido pelos técnicos do DER no CC-PEIb contendo a proposta de asfaltamento da via. A comunidade tradicional, juntamente com os operadores de transporte de turismo, os conselheiros do CC-PEIb e população local foram contrários à proposta apresentada. Por fim, o projeto executivo do DER teve a obra de perenização com cascalho executada em meados de 2013. Esta intervenção foi acompanhada pelo GTCastelhanos, CC-PEIb e PMI. Foi considerada a melhor intervenção que a estrada sofreu desde a sua abertura na

década de 1970.

Em 2010 foram realizadas obras emergenciais pela empresa SO Pontes, no trecho sob jurisdição do DER e em 2011 contratada a empresa ROMA Engenharia que elaborou propostas de projeto executivo (PROCESSO FF 1.571/2009 / NIS 1527172).

Todavia, os anos entre 2013 a 2016 foram de pouca articulação entre o PEIb e PMI, o que refletiu no aumento do conflito para a co-gestão da UC. Todas as ações para a implantação do Projeto Estrada-Parque que dependiam da PMI estavam suspensas, pois a gestão municipal tentava aprovar a revisão do GERCO-LN e transformar Castelhanos em uma zona urbana (Z4)⁷³. Assim, aguardava-se, para o funcionamento do estacionamento na Praia de Castelhanos, o encaminhamento da publicação do decreto para a proibição de passagem nos cursos d'água (Decreto nº 5.227, publicado apenas em 2015), o apoio da Polícia Militar (PM) e Departamento Municipal de Trânsito para impedir o tráfego de veículos na praia, a implantação de parte da sinalização de trânsito e turística no trecho municipal da via, a autorização para a construção da passarela para pedestres na travessia do Ribeirão do Engenho na chegada a praia.

A fim de resolver essas pendências foi realizada reunião com o Ministério Público do Estado de São Paulo (MP), que contou com a participação da Associação de Moradores e Pescadores Artesanais das Comunidades Tradicionais da Baía dos Castelhanos⁷⁴ (AMOR Castelhanos) e do proprietário do Bar do Alemão (maior restaurante do Meio da Praia), além dos representantes do COMTUR, CC-PEIb, FF, PMI, Ilhabela *Visitors & Convention Bureau*, Polícia Militar Ambiental (PAmb), PM,

⁷³ Zona que apresenta os ecossistemas primitivos significativamente modificados pela supressão de componentes, descaracterização dos substratos terrestres e marinhos, alteração das drenagens ou da hidrodinâmica, bem como, pela ocorrência, em áreas terrestres, de assentamentos rurais ou periurbanos descontínuos interligados, necessitando de intervenções para sua regeneração parcial (SÃO PAULO (Estado). **Lei nº 10.019, de 3 de julho de 1998**. Dispõe sobre o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro).

⁷⁴ Em 2005, as comunidades da Baía dos Castelhanos passaram a se organizar e fundaram a AMOR Castelhanos com membros das seis vilas caiçaras. Havia na época o entendimento da unidade territorial da Baía dos Castelhanos como uma única comunidade. O turismo ainda era de pouco fluxo e não existia muita interferência externa. Apesar do entendimento de unidade territorial a criação foi encabeçada principalmente pelos comunitários da Praia Mansa, que possuem forte relação com as comunidades da Praia Vermelha e Figueira, participantes assíduos de todo processo. Contaram com o auxílio de pesquisadores que atuavam na comunidade e voluntários para organizar os documentos necessários.

DER e Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB). Com esse encontro, ficou definido um prazo para o término da execução da infraestrutura prevista no Plano de Implantação, assim como declarado pela comunidade tradicional o interesse da execução do projeto da passarela para pedestre na travessia do Ribeirão do Engenho - ao invés de ponte para veículos, conforme pressionava a gestão municipal⁷⁵. Também foi exposto pela então gestora Joana Fava Alves que a FF possuía os recursos do BID Serra do Mar, assim como o projeto executivo para a instalação das estruturas previstas para uma base de fiscalização e monitoramento na área do estacionamento, porém, por se tratar de área localizada fora do perímetro da UC, necessitava da manifestação da PMI para a execução do projeto⁷⁶.

Paralelo a isso, durante o período das obras, corriqueiramente discutia-se nas reuniões do CC-PEIb e do GTCastelhanos sobre as implicações da melhoria da conservação do acesso e os possíveis impactos aos recursos naturais e à pressão turística sobre a Praia de Castelhanos. Antes mesmo da conclusão da obra, em meados de 2013, registrou-se o aumento do tráfego de veículos, especialmente de veículos particulares, e o incremento da pressão turística sobre a comunidade tradicional, conforme verificado no **Gráfico 1**.

⁷⁵ Para viabilizar os planos de expansão urbana, a PMI buscava substituir, no Projeto Estrada-Parque, a estrutura da passarela por uma ponte para veículos com objetivo de abertura da via Panorâmica, conforme idealizado na década de 1950. Supõe-se que a intenção era urbanizar a Baía dos Castelhanos para atender aos interesses da especulação imobiliária, inclusive, importante mencionar que o então prefeito Antonio Colucci é genro de Hélio Reale, filho de Leonardo Reale, e continuam com suas propriedades na Praia de Castelhanos. Esses embates ocorriam ao mesmo tempo em que o Prefeito também tentava aprovar a revisão do GERCO-LN transformando os bairros de Bonete e Castelhanos em Z4. Esses interesses diversos dificultaram o andamento do processo que passou por intervenção do MP do Estado de São Paulo, em novembro de 2013 (Ministério Público do Estado de São Paulo. Ata de reunião realizada dia 01 de novembro de 2013 do para a apuração no inquérito civil nº 14.0286.0000356/2013-1).

⁷⁶ Ministério Público do Estado de São Paulo. Ata de reunião realizada dia 01 de novembro de 2013 para a apuração no inquérito civil nº 14.0286.0000356/2013-1.

Gráfico 1 - Demonstrativo mensal da visitação em 2013

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em Parque Estadual de Ilhabela – dados internos.

Assim, em continuidade dos trabalhos previstos no Plano de Operação da Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131, em 2013, a gestão do PEIb convidou os atores envolvidos para uma oficina de revisão da PN nº 071/2008 visando a elaboração de um plano de ação. Com base nos resultados, seguiram-se meses de discussão na CTEcoturismo para estabelecer critérios e procedimentos administrativos para o trânsito de veículos no interior do PEIb.

Os resultados da oficina de revisão demonstraram que o grupo participante, formado por membros da Sociedade Civil, ONGs ambientalistas, poder público estadual e municipal, comunidade tradicional, operadores e *trade* de turismo, entendia a existência da comunidade caiçara como uma oportunidade, pelo fato de oferecer ao turista uma experiência diferenciada e, por outro lado, identificou o fomento do TBC como uma ação de baixa prioridade. Outro aspecto de destaque é a importância dada ao ambiente natural e a Mata Atlântica que foram apontados como ponto forte no “atrativo Castelhanos”. Nesse sentido, entende-se que a importância da comunidade tradicional para manutenção da paisagem local foi diminuída e, levou-se em consideração apenas as questões referentes ao estado de conservação dos recursos naturais como aspecto incrementador do turismo, fator que colocou os operadores em

uma posição de superioridade em relação a comunidade tradicional pelo fato de não priorizar o protagonismo dos caiçaras na atividade de turismo.

A publicação da PN nº 211/2014 dispõe sobre a operação da Estrada-Parque dos Castelhanos e estabelece critérios e procedimentos administrativos para o uso de veículos automotores, ciclistas e pedestres no interior do PEIb. Com essa publicação, determinou-se novamente os horários de uso da estrada e a capacidade de suporte⁷⁷, excluindo os veículos dos moradores, autorizados a trafegar diariamente na via. A maior contribuição desta normativa foi o estabelecimento da capacidade de suporte de turismo diário e, também se destaca o capítulo exclusivo para os cadastros tanto de moradores como de operadores e alguns critérios para operação. O documento define o descadastramento daqueles que descumprem as regras, contudo não discrimina o procedimento para efetivação da ação. Observa-se no Art. 19 o atendimento aos interesses dos proprietários de comércio na Praia de Castelhanos.

Art. 19º – parágrafo único – Cada comércio da Baía dos Castelhanos poderá cadastrar no máximo cinco (5) funcionários/prestadores de serviço que, em caso de necessidade, poderão trafegar fora dos horários estabelecidos, e o proprietário do estabelecimento comercial é responsável pelo cadastrado e por informar a administração do PEIb quando o mesmo deixar de prestar serviços em seu comércio (SÃO PAULO, 2014a).

A introdução do Art. 19 demonstra que os empregos gerados pelos restaurantes e bares da Praia de Castelhanos são distribuídos entre as pessoas de fora da comunidade tradicional.

Apesar da “preocupação” com o atendimento da comunidade tradicional a PN nº 211/2014 não determinou deveres, enquanto contrapartida de operação na UC, para os operadores de turismo 4x4. Poderiam ter sido contemplados nesse documento assuntos referentes a obrigatoriedade de participação em programas de voluntariado para manutenção das estruturas da UC, do uso da área determinada para estacionamento na Praia de Castelhanos e do oferecimento da carona solidária⁷⁸.

⁷⁷ A capacidade de carga da PN nº 211/2014 foi calculada a partir da área disponível para estacionamento e levou em consideração o número de veículos de turismo cadastrados no PEIb no exercício de 2013/2014 e os dados de visitação sistematizados a partir de 2009. A quantidade de 65 jipes, 42 carros particulares e 60 motocicletas foi aprovada em reunião do CC-PEIb e da CTEcoturismo.

⁷⁸ A carona solidária foi criada por um grupo de jipeiros e proprietários de agências de receptivo como contrapartida para ajudar os caiçaras, proposta no momento da implantação do Projeto Estrada-

Percebe-se com isso que, a fim de regradar o uso da UC pelo turismo, periodicamente, as políticas públicas aos poucos se adequam às demandas do mercado de turismo para melhor atender as novas formas de uso dos recursos naturais e se afastam das discussões de classe voltadas ao atendimento de direitos das comunidades tradicionais, praticando o falso turismo sustentável na área protegida.

Por fim, no final de 2014, iniciou-se, a última fase da implantação do Plano de Operação do Projeto Estrada-Parque, com a contratação de uma empresa prestadora de serviço para realizar a gestão da operação e cobrança de ingresso de entrada na UC por meio da publicação da PN nº 218/2014. Os operadores de turismo 4x4, descontentes com a cobrança e alegando pendências na execução do cronograma do Projeto Estrada-Parque, impediram a passagem na via durante um período de quatro dias de feriado prolongado que desencadeou negociações envolvendo PMI e SMA. Dentre as principais pendências mencionadas, destacavam-se:

Plano de Implantação - Infraestrutura Proposta

8 – Instalação de um posto de fiscalização no final da estrada para controle e monitoramento;

9 – Implantação de sinalização ao longo da estrada;

Plano de Operação – Critérios de Operação

VIII- Deverá ser instituído um plano de comunicação para os usuários da estrada (SÃO PAULO, 2010).

Ao analisar o desenrolar dos fatos, percebe-se que o atraso da anuência da PMI acarretou na parcial paralisação da execução do Projeto Estrada-Parque, assim como no fechamento da via pelos operadores de turismo 4x4 em manifestação. Tratava-se de um ano pré-eleitoral e era clara a força política conquistada, a partir de 2010, pelo grupo de operadores de turismo 4x4. Como resultado das manifestações, verificou-se: a suspensão indeterminada da PN nº 218/2014, a transferência da ex-gestora Joana Fava Alves para o PESM, Núcleo de São Sebastião e a declaração de apoio

Parque, em 2010. Ocorreu durante cerca de seis anos e tinha como objetivo atender os caiçaras oferecendo carona de ida e volta para cidade, no regime de rotatividade entre os jipeiros, uma vez ao mês, nos dias de compras e de pagamento. Esse “serviço solidário” não possuía aderência da maior parte dos prestadores cadastrados no PEIb e, em muitos momentos, foi alvo de conflito pelo caráter de favor que alguns operadores assumiram perante a comunidade, sendo encerrado em 2017. Atualmente, quando os caiçaras precisam ir para cidade pagam em média R\$ 300,00, ou seja, US\$ 77.62 dólares americanos na cotação realizada em 10/08/2018, na viagem fretada com os jipes de turismo.

dos operadores de turismo 4x4 à proposta da PMI para municipalizar a Estrada-Parque dos Castelhanos.

Como resultado desse episódio, no final de 2014, foram realizadas reuniões entre PMI, representantes da comunidade tradicional, proprietários dos restaurantes da Praia de Castelhanos, CTEcoturismo e Diretoria Executiva da FF com vistas a concluir a implantação do Projeto Estrada-Parque. As negociações levaram a FF suspender a cobrança de ingresso no PEIb, decisão que se estende aos dias atuais, contudo, a proposta de municipalização não avançou junto ao governo do Estado.

Ainda em 2015, em reunião da CTEcoturismo⁷⁹, realizada na Praia de Castelhanos, foram definidas as regras para a operação na área do estacionamento de acordo com as demandas da comunidade tradicional. Seguiu-se, ao mesmo tempo, com a negociação com a PMI para publicação de legislação a fim de respaldar a operação na área do estacionamento, que estava suspensa desde o início de 2014. A partir daí, instaura-se um procedimento no Ministério Público Federal (MPF)⁸⁰ para acompanhamento das ações para efetivação da área do estacionamento e o então prefeito Antonio Luiz Colucci, por fim, assina o Decreto Municipal nº 5.227/2015 (voltada à proibição de travessia nos cursos d'água para efetivação da área do estacionamento). Essa é a primeira política pública municipal que menciona os direitos caiçaras, especialmente àqueles ligados ao território tradicional.

Paralelo a isso, a CTEcoturismo, em 2016⁸¹, voltou a trabalhar nos encaminhamentos para a implantação do Plano de Operação do Projeto Estrada-Parque. Ao analisar as atas desse período, verificou-se que foram, novamente, discutidos temas como a comunicação e o plano de contingência, aspectos relativos ao regramento do credenciamento e descredenciamento de operadores de turismo 4x4, as contrapartidas para operação na UC, os critérios para cadastramento de operadores de turismo 4x4 e a alteração da capacidade de carga da estrada, esses últimos para subsidiar a revisão da PN nº 211/2014.

⁷⁹ Ata Reunião da CTEcoturismo realizada no dia 16-09-2015 (Anexo E).

⁸⁰ Ministério Público Federal. Procuradoria da República em Caraguatatuba. 6º Câmara de Coordenação e Revisão. PA nº 1.34.033.000240/2015-88. Assunto: Comunidade Tradicional Caiçara Castelhanos – Estacionamento.

⁸¹ Atas das reuniões da CTEcoturismo 23-06-2016, 02-09-2016 e 30-09-2016 (Anexo E).

Com relação a importância da área de estacionamento para o Projeto Estrada-Parque, essa se deu em alguns sentidos: a) foi fundamental para o estabelecimento da capacidade de suporte de veículos diários na Estrada-Parque, publicado inicialmente na PN nº 199/2013 e posteriormente incluída na PN nº 211/2014; b) estabeleceu a proibição de passagem pelos cursos d'água em cumprimento às leis ambientais, sedimentada com a publicação do Decreto Municipal nº 5.227/2015⁸² e c) o cumprimento de políticas públicas como: a Lei Municipal nº 98/1980, o Código de Posturas, a Lei Municipal nº 529/2007 que proíbe o tráfego de veículos na praia, o PDDSA Art. 39, III, H, que determina que sejam tomadas as medidas para regulamentar o estacionamento na Praia de Castelhanos e, por fim, o PM-PEIb que previa efetivação do estacionamento.

Antes do regramento de uso e operação da área do estacionamento⁸³, os veículos de turismo e particulares permaneciam estacionados nas margens da via beira mar, que segue paralela ligando a Estrada-Parque ao Canto da Lagoa. Esse processo de ordenamento foi desenvolvido pela CTEcoturismo juntamente com a comunidade tradicional, comércio local, *trade* de turismo e operadores de turismo 4x4.

Figura 9 - Veículos na Beira Mar – anterior a implantação do estacionamento

⁸² ILHABELA. **Decreto Municipal nº 5.227 de 23 de dezembro de 2015**. Dispõe sobre a regulamentação de circulação de veículos automotores na praia de Castelhanos.

⁸³ Ata da reunião da CTEcoturismo realizada na Praia de Castelhanos na data de 16/09/2015 (Anexo E).

Foto: Daniella de Souza Marcondes, 2017.

Com relação às reivindicações da comunidade tradicional, o principal motivo para a implantação desta área foi o número excessivo de veículos trafegando na estrada, os quais causavam danos ambientais com a travessia do Ribeirão do Engenho, localizado no trecho final na estrada, prejudicando a pesca no curso d'água e a qualidade da água, e o trânsito de veículos na praia, que colocava em risco a segurança das crianças da comunidade. A questão do uso do território tradicional aflora uma série de conflitos que passam pelas múltiplas dimensões de poder e pelos diversos atores envolvidos. O território simbólico, conforme indicado por Haesbaert (2004a), e os lugares de cidadania de Furlan (2004) foram quebrados com o turismo exercido na Praia de Castelhanos, que se apoia na priorização do uso particular e comercial do espaço.

A primeira tentativa de implantação do estacionamento, entre os anos de 2013 e 2014, esteve sob a gestão da AMOR Castelhanos, porém, devido a baixa aderência dos operadores de turismo 4x4 e do poder público municipal, após alguns meses de operação, a travessia pelo curso d'água foi reestabelecida e resultou na desativação do estacionamento.

Ações como essas tornam perceptível a força que os operadores de turismo 4x4 exerciam (e ainda o fazem) ao ignorar o regramento pré-acordado com a comunidade

tradicional e com a UC. Demonstraram o valor comercial que foi imputado ao território tradicional com a implementação dos planos e políticas de valorização do turismo na área protegida e no âmbito municipal. Por outro lado, destacam a ausência da efetivação das políticas e planos, tanto por parte da UC como da PMI, voltados à valorização dos caiçaras e do território tradicional.

Apesar da implantação da área do estacionamento estar prevista na Resolução Conjunta SMA/ST nº 004/131, a problemática reside na incerteza do aspecto dominial da área, assim, entre os anos de 2014 a 2016, as responsabilidades sobre resolver essa questão foram sendo transferidas de um órgão a outro e a questão avançou pouco com a intervenção do MPF, em 2015.

A pressão para o aumento dos veículos de turismo no PEIb tem intensificado nos últimos anos, seguindo o crescimento de novos cadastramentos e do fortalecimento e organização dos operadores. Recentemente regulamentaram a Associação das Agências de Turismo de Ilhabela (AATI) e a Associação dos Jipeiros de Ilhabela (AJI).

Em e-mail enviado aos membros do GT Estrada-Parque (uma variação do GT Castelhanos) (Anexo H), a então gestora Joana Fava Alves disse:

No dia 05/12/2016 foi apresentada a proposta de ordenamento pelo Parque Estadual de Ilhabela/Fundação Florestal, para o tráfego de jipes comerciais na Estrada Parque dos Castelhanos, quando os membros da AATI não entenderam que a referida proposta era viável neste momento. Ficou definido como encaminhamento que, na medida em que o setor não aceitou o ordenamento proposto, outra proposta seria discutida e apresentada ao Parque Estadual de Ilhabela. No dia 07/12/2016, em reunião ordinária do Conselho, na qualidade de representante da AATI, foi dado retorno ao Parque sobre a discussão feita na AATI após a reunião do dia 05/12. A contraproposta apresentada foi de flexibilização da Portaria Normativa FF/DE 211-2014, que consiste na solicitação de aumento do número diário de jipes permitidos (além dos 65). Apesar de a proposta não consistir num ordenamento, o PEIb levou à consulta preliminar e informal da assessoria jurídica da Fundação Florestal e após discussão na FF, temos a seguinte situação:

A única possibilidade de ampliação do número de jipes comerciais por dia seria mediante alteração da própria Portaria. Considerando que o número de veículos/dia foi definido com base na capacidade suporte do Parque e também do estacionamento, num acordo entre segmento do turismo de Ilhabela, Comunidade dos Castelhanos, entre outros atores, a alteração da Portaria, em caráter emergencial e temporário (do dia 26/12/2016 ao 08/01/2017), somente será possível se o setor de jipeiros se comprometer em não atravessar o rio de imediato (eliminando este impacto socioambiental) e em acordo com a comunidade dos Castelhanos (Retorno sobre a contraproposta apresentada pela AATI - Estrada Parque, 14-12-2016).

Desta forma, em reunião extraordinária do CC-PEIb, em dezembro de 2016, reuniram-se a PM, a Associação Castelhanos Vive⁸⁴ e a AMOR Castelhanos, a PMI, o *trade* de turismo, operadores de turismo 4x4 e outros atores relacionados à operação da Estrada-Parque dos Castelhanos e turismo na Praia de Castelhanos para buscar soluções aos problemas da alta temporada de 2016-2017 referente, principalmente, ao grande número de veículos 4x4 cadastrados para operar na estrada e a inferior quantidade de vagas determinada na PN nº 211/2014.

Durante essa mesma reunião, ficou decidido que a área do estacionamento voltaria a ser operada, desta vez sob a gestão da recém-formada Associação Castelhanos Vive e por meio do apoio dos operadores de turismo 4x4, que se comprometeram a obedecer às regras acordadas internamente na comunidade tradicional e pagar uma taxa de R\$ 5,00⁸⁵ por veículo/dia. Os operadores de turismo 4x4 firmaram tais acordos em troca da flexibilização da PN nº 211/2014 para a obtenção de mais vagas na operação da temporada de 2016-2017, conforme se lê no e-mail acima.

Dentre todas as melhorias da estruturação da área do estacionamento, identifica-se a diminuição da quantidade de óleo dos jipes de turismo nos recursos hídricos, a retomada do espaço da praia para o uso comunitário, a melhoria da ambiência, a possibilidade de geração de renda e inclusão da comunidade tradicional no turismo praticado e a autonomia para tomada de decisão no território tradicional. Com a gestão do estacionamento sob a responsabilidade da comunidade tradicional observa-se um crescente fortalecimento da organização comunitária e na busca dos direitos caiçaras no território tradicional.

⁸⁴ A Associação Castelhanos Vive foi criada em 2016 no contexto de divergência de interesses com a Associação Amor Castelhanos, que representa as comunidades tradicionais da Baía dos Castelhanos. A Praia de Castelhanos é a única que recebe turismo em toda Baía. Ao que se refere os conflitos entre as associações, estes estão principalmente ligados ao processo de outorga do TAUS e com relação ao ordenamento territorial e o turismo de gestão exógena praticado na Praia de Castelhanos. Os moradores da Praia de Castelhanos sentem-se prejudicados pelo turismo convencional que domina o território tradicional apresentando demandas específicas voltadas ao atendimento dos problemas oriundos da atividade turística, enquanto as demais comunidades da Baía dos Castelhanos apresentam prioridades voltadas às questões de moradia, saúde e educação. Os moradores da Praia de Castelhanos se sentem representados pela Associação Castelhanos Vive.

⁸⁵ O valor em dólar representa US\$1.29 dólares americanos por veículo na cotação realizada dia 07/07/2018.

Figura 10 - Estacionamento da Praia de Castelhanos sob a gestão da Associação Castelhanos Vive em 2017

Foto: Daniella de Souza Marcondes, 2017.

Em 2017, a Associação Castelhanos Vive, juntamente com a nova administração municipal e a CTEcoturismo, passou a buscar a regularização jurídica do aspecto dominial afim de avançar na cobrança dos serviços oferecidos aos veículos de turismo 4x4 e particulares. Por meio do acompanhamento do MPF, foi sugerida a transformação dessa área em território tradicional⁸⁶. Contudo, poucos foram os avanços na temática devido à falta de regularização fundiária, que coloca os caixas na ilegalidade⁸⁷.

Com relação à questão da quantidade de vagas, vale ressaltar que, nos anos que seguiram a publicação da PN nº 211/2014, foram realizados novos cadastros para operação de turismo 4x4 na UC. Com isso, criou-se um dos maiores conflitos da operação da Estrada-Parque dos Castelhanos. Nos dias de hoje, os operadores de

⁸⁶ Reunião 23/01/2017, 24/01/2017, 28/04/2017, 09/05/2017, 16/08/2017 e 19/06/2017.

⁸⁷ Há processo aberto na PMI pela Associação Castelhanos Vive para o levantamento dominial da área e transferência em território tradicional. Processo 7.778-6/2017.

turismo 4x4 pressionam a gestão do PEIb para revisão da PN nº 211/2014, visando a inclusão de mais vagas de turismo com objetivo de atender os 97 veículos os cadastrados na UC. Propõem como alternativa a extinção das vagas destinadas aos veículos particulares, transformando-as em vagas para atender os veículos de turismo 4x4, com objetivo da operação concomitante de 107 veículos. Os operadores de turismo 4x4 também defendem que o cadastro para operação de turismo seja congelado, conforme ata reunião da CTEcoturismo⁸⁸. Por outro lado, a comunidade tradicional reunida nas Associações Castelhanos Vive (que representa a Praia de Castelhanos) e AMOR Castelhanos (que representa a Baía dos Castelhanos) pactua com a permanência das vagas conforme determinado na atual PN nº 211/2014.

Em reunião realizada na Praia de Castelhanos, em 2017, com a presença da atual gestão do PEIb, a comunidade tradicional expôs que os turistas levados com os veículos de turismo 4x4 são direcionados aos bares e restaurantes do Meio da Praia, enquanto parte dos turistas dos veículos particulares frequentam o comércio dos comunitários. Após estabelecer o diálogo com os atores relacionados diretamente com a Estrada-Parque, a gestão da UC expôs em reunião ordinária com CC-PEIb (Anexo I) sobre a alteração da PN nº 211/2014 que:

Foram apresentados os procedimentos executados pela gestão antes do chamamento do Conselho para esta pauta. Reunião com vigilantes da unidade, reunião com Jeepeiros e outros usuários da Estrada Parque e reunião com a comunidade da Baía de Castelhanos. A necessidade da alteração da Portaria Normativa FF 211/2014 levantada pelos funcionários do Parque, Jeepeiros, Vigilantes e Moradores da Baía de Castelhanos se deu em função das dificuldades do controle, lacunas na Portaria, interpretações diferentes da mesma. Foram levantadas as seguintes propostas nas reuniões: **Proposta da Vigilância:** - Rever a distribuição de categorias de veículos em função do uso habitual: quando percebem que não tem muita moto, liberam Jeepeiro ele faz de boca, necessário rever essa situação. Implantação de fila virtual, através de aplicativo. Prever agenda unificada do Cadastro com a Prefeitura e Parque; **Proposta do trade turístico:** jeepeiros, associação e os receptivos. Exigir carência de um ano; ampliar o número de jeeps. Rever as quantidades de veículos particulares e motos, limitar urgentemente o número de alvarás de jeeps relacionado com o limite da estrada parque, limite só com prazo de entrega da documentação, congelar a expedição de alvarás da prefeitura. **Proposta da Comunidade:** Manter os números de carros particulares porque os jeepeiros levam seus turistas a lugares determinados e não em todos os locais da comunidade, alterar o artigo que exige 7 dias de antecedência para autorização de entrada fora do

⁸⁸ Reunião da CTEcoturismo realizada em 02-09-2016, pauta sobre APP organização estacionamento e agências Estrada-Parque dos Castelhanos (Anexo E).

horário permitido da estrada parque, reduzindo para 48 horas. Prevê que empresários da Baía de Castelhanos divulguem que só será liberada essa autorização a partir das 19 horas. Melhorar o artigo que trata a contra partida dos usuários da Estrada-Parque apoio a comunidade neste muito aberto. Prever o procedimento do transporte de material de construção somente com autorização da Prefeitura Municipal. Necessidade de averiguar os nomes cadastrados na Guarita, realizar uma revisão do cadastramento de moradores. Recadastrar os carros dos moradores da Baía dos Castelhanos; Sugestão de proibição de 4x2 na Portaria e só ter 4x4. Hoje a Defesa Civil Municipal proíbe a ida de veículos 4X2 pelas condições de risco apresentadas na estrada parque. Porém o morador local discorda da proposta de exclusão do veículo 4X2 da portaria. Apenas se cumpre enquanto houver determinação da Defesa Civil Municipal. Ficou definido que será retomada a Câmara Técnica para alteração da Portaria considerando as sugestões surgidas neste conselho. Não poderá ser alterado o número de veículos no interior da UC. No entanto, a portaria em seu Art. 3º § 3º regulamenta a proporção de veículos nas vagas de estacionamento na Praia de Castelhanos de 60 motocicletas que correspondem a 15 veículos e Art. 4º § único, permite a alteração do número de jeeps em operação no interior do PEIb, de acordo com a demanda. Então, considerando a geração de emprego e renda proporcionada pela atividade de Jeepeiros em Ilhabela neste período; Considerando a alta temporada e o aumento da demanda para a atividade na estrada parque que ultrapassa os 65 veículos, ficou decidido que a gestora irá emitir parecer orientando os vigilantes da Guarita de Castelhanos para fazer a compensação dos veículos tipo motocicletas que não adentraram até as 12 horas por jeeps, na proporção de 4 motos para cada Jeep credenciado para trabalhar no interior do Parque (ATA REUNIÃO ORDINÁRIA CC-PEIb, 12-12-2017).

O mesmo suporte às atividades de turismo na UC podem ser vistas no início de 2018 que, após fortes chuvas de verão, quedas de barreira em diversos pontos acabaram por obrigar a interdição da via por aproximadamente um mês. Durante o período das obras o trânsito de veículos foi impedido, assim como a visitação de turismo, que foi realizada integralmente por mar. Com isso, os condutores de turismo 4x4 se viram prejudicados financeiramente e, após quase um mês de interdição, se organizaram para pressionar os órgãos públicos pela liberação da operação turística concomitante as obras na via. Em poucos dias a operação de turismo foi liberada pelos órgãos competentes e as agências de receptivo programaram uma operação denominada pelo grupo de Operação Transbordo. Essa operação consistia na travessia a pé pelos pontos críticos envolvendo a troca de veículos durante o trajeto. A Operação Transbordo não atendeu todos os operadores de turismo 4x4, mas demonstrou, mais uma vez, a força política do grupo.

Entende-se com essa liberação que, para evitar conflitos com os operadores de turismo 4x4, os órgãos competentes escolheram permitir o fluxo dentro de

determinados critérios pactuados e, para isso, os aspectos relacionados a segurança dos passageiros foram flexibilizados ao aprovar tal programação. Por outro lado, alguns operadores de turismo 4x4, dentre esses a maior agência de receptivo local, se negaram a transitar na Estrada-Parque até a conclusão das obras optando pela integridade física dos seus passageiros.

Tal operação foi fortemente apoiada pelo proprietário do maior restaurante da praia, o Quiosque do Alemão, que, em audiência pública, externalizou sua dificuldade de manter os empregos sem o turismo na praia⁸⁹.

Dentre as condicionantes elaboradas para a desinterdição especial da Estrada-Parque e liberação da Operação Transbordo⁹⁰, o PEIb estabeleceu:

3 – Até 20 (vinte) jipes credenciados podem passar, desde que o proprietário do veículo se comprometa a cruzar do km 9 ao km 10, sem passageiros, que deverão atravessar a pé o trecho em obras [...] (Carta PEIb nº 38/2018).

Por outro lado, a comunidade tradicional, em reunião do CC-PEIb, se colocou contra a realização de obras emergências para acelerar o processo de abertura da via. Defenderam a realização de intervenções perenes, mesmo com uma interdição mais longa. Os comunitários reivindicaram direitos básicos como o atendimento em casos de emergência e a necessidade de regularizar as aulas escolares (que no mês de março não haviam iniciado o ano letivo). As colocações dos comunitários acentuaram que a relação estabelecida com a via não está baseada exclusivamente no turismo, mas na sobrevivência, conforme registra o PM-PEIb:

A manutenção da estrada é importante uma vez que moradores utilizam para ir à cidade para compras, atendimento médico, entre outros. Bem como o acesso por terra garante segurança às famílias quando há emergências (SÃO PAULO, 2015, p. 413).

A fim de demonstrar suporte à comunidade tradicional, dentre as condicionantes elaboradas para a Operação Transbordo, estava “6 – Os jipeiros deverão prestar

⁸⁹ Edição Jornal Tribuna do Povo, 19 de março de 2018. **Morador defende obras e cobra urgência na recuperação da estrada dos Castelhanos**. Disponível em: <<https://goo.gl/haJedJ>>. Acesso em: 21-05-2018.

⁹⁰ Carta PEIb nº 38/2018. Ref. Desinterdição especial da Estrada-Parque. 17-04-2018.

carona solidária à comunidade, transportando-os sempre que necessário” (Carta PEIb nº 38/2018).

Conforme exposto, historicamente, a gestão e operação da Estrada Perequê-Castelhanos e, a partir de 2010, da Estrada-Parque dos Castelhanos compreende num grande desafio. As políticas públicas elaboradas ao longo dos anos pautaram o desenvolvimento voltado ao viés turístico.

O que prevalece é o interesse comercial sobre o uso da UC e da Praia de Castelhanos em detrimento da qualidade dos recursos naturais e o bem-estar da comunidade tradicional, conforme demonstrado pelos operadores de turismo 4x4, que, ao terem as suas reivindicações atendidas, após as manifestações, especialmente àquela de suspensão da cobrança de ingresso, seguiram com a operação de turismo na UC e pouco trabalharam para a finalização da implementação do Projeto Estrada-Parque.

Verifica-se que a falta da regularização fundiária na UC continua sendo um agravante no desenrolar dos conflitos entre a municipalidade e o Estado, assim como, entre os demais atores envolvidos com a UC, que continuamente têm suas demandas negadas, além de colocar em risco a qualidade do ambiente. Todos esses fatores delegam a gestão local para os caiçaras que buscam permanecer no território, apesar dos interesses econômicos e ameaças daqueles com melhores condições financeiras e de escolaridade.

Discutiu-se, desde 2015 na CTEcoturismo, algumas temáticas para subsidiar a revisão da PN nº 211/2014, porém sem avanços nos últimos anos. Apesar de considerar o uso da via pela comunidade tradicional, o PM-PEIb entende que o principal uso é aquele voltado ao turismo praticado pelas agências de receptivo e, com vistas a atender às demandas deste segmento, o PEIb frequentemente adequa as políticas públicas afim de atender à atividade econômica que, segundo o discurso corriqueiro sem respaldo em pesquisas, gera emprego e renda na Praia de Castelhanos.

Por meio deste detalhado histórico da transformação do acesso em Estrada-Parque dos Castelhanos, é possível identificar que, para a discussão da revisão da PN nº 211/2014, é necessário que os governos estadual e municipal desenvolvam formas de co-gestão baseadas diretrizes de desenvolvimento apoiadas na sustentabilidade

social e humana, priorizando o envolvimento da comunidade tradicional e de pesquisa. O modo em que o uso da Estrada-Parque tem sido planejado e moldado pelo PEIb e pela PMI, desde a sua concepção, beneficia a iniciativa privada e os interesses mercadológicos em detrimento da função social do patrimônio público, além de ser controverso aos princípios da conservação implícitos no conceito para as UCs de proteção integral regimentado pelo SNUC.

5.2.3 A OPERAÇÃO TURÍSTICA DA ESTRADA-PARQUE DOS CASTELHANOS

De acordo com os dados disponibilizados pelo PEIb para a realização desta pesquisa e a participação ao longo dos oito anos de atuação na CTEcoturismo e seus grupos de trabalho, foi possível traçar um panorama aproximado do uso da Estrada-Parque dos Castelhanos enquanto vetor de desenvolvimento turístico de gestão exógena na Praia de Castelhanos.

Contudo, um dos problemas enfrentados nessa pesquisa refere-se à falta de rigor e metodologia singular na coleta e sistematização dos dados do PEIb que, em algumas situações, compromete os resultados dos indicadores levantados entre os anos de 2004 a 2017, na Guarita da Estrada-Parque dos Castelhanos. Exceção à isso se refere ao trabalho realizado entre os anos de 2013 a 2015, período que compreendeu as discussões da revisão da PN nº 74/2009.

Em 2004, o PEIb começou a coletar dados de visitação na Estrada Perequê-Castelhanos nos finais de semana e temporada de verão, porém, acredita-se que não se fez a diferenciação entre os veículos das agências de receptivo e os veículos de particulares, assim, os dados demonstram 3.944 veículos, 1.518 motos e 21.842 pessoas, sem identificar o destino final do visitante, se a Trilha da Água Branca ou a Praia de Castelhanos.

Entre os anos de 2005 a 2007, os dados foram coletados nos finais de semana e temporada de verão. As tabelas elaboradas apresentam dados exatos dos veículos das agências de receptivo, contudo, o número de visitantes e de veículos particulares fica comprometido, pois há possibilidade de ter sido também considerado a

quantidade de visitantes com destino à Trilha da Água Branca e outros usuários que utilizam a via como atrativo, mas não tinham a Praia de Castelhanos como destino final. Desta forma, definiu-se não utilizar tais dados para essa análise.

Em 2008, no auge dos conflitos entre operadores de turismo 4x4 e as instituições públicas com relação a gestão e a manutenção da via, devido também às péssimas condições de tráfego, não foram colhidos dados de visitação.

O PM-PEIb apresenta dados de visitação do período que compreende os anos entre 2009 a agosto de 2011, representado no **Gráfico 2**. Identifica o total de visitantes que utilizaram veículos próprios e aqueles que visitaram a Praia de Castelhanos utilizando os serviços prestados pelas agências de receptivo (SÃO PAULO, 2015).

Com relação às informações do **Gráfico 2** e do **Gráfico 3**, é importante destacar que os dados dos visitantes com veículos próprios no ano de 2010 referem-se aos meses de janeiro a maio e, com relação aos dados dos visitantes das agências de receptivo, no mesmo ano, os dados foram coletados entre os meses de janeiro a dezembro com lacuna no mês de abril. Demonstam, todavia, o crescimento do fluxo de visitantes que utilizaram os serviços prestados pelas agências de receptivo local, reflexo das políticas de fomento à atividade de turismo e a piora das vias de acesso que não permitiam o trânsito de veículos convencionais.

Gráfico 2 - Total de visitantes utilizando veículos próprios e veículos de turismo

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em ILHABELA (2015, p. 651, 622).

Gráfico 3 - Total de viagens dos veículos de turismo entre 2009 a 2011

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em ILHABELA (2015, p. 622).

Com essas informações do **Gráfico 3** demonstra-se o total de viagens dos veículos de turismo 4x4 entre os anos de 2009 a 2011 sendo possível sugerir que o aumento da procura pelo passeio para Praia de Castelhanos fomentou a operação de novas agências de receptivo, pois devido ao péssimo estado de conservação da via se criou o imaginário da aventura e desbravamento da estrada para chegar numa praia deserta, que não se encontra em outro local nessa região e, que aumentou a procura turística pela experiência.

Entre os anos de 2013 a 2017, foi elaborado o diagnóstico de uso e de visitação da Estrada-Parque, com a frequência dos operadores de turismo 4x4, a quantidade de prestadores cadastrados e suas respectivas informações. Desenvolvidos com critérios rigorosos, esses dados ofereceram informações mais confiáveis. Coletados para subsidiar a elaboração da PN nº 211/2014 os dados, demonstrados no **Gráfico 5**, apresentaram entre os anos de 2013 e 2014 a predominância das visitas com veículo próprio. Isso se deu devido à melhoria da via, que acabava de passar pela maior manutenção da sua história, no âmbito do Projeto Estrada-Parque, permitindo o acesso com veículos de passeio convencional.

O **Gráfico 4**, também demonstra que, a partir de 2015, a visitação com veículos de turismo aumentou e liderou em comparação com as demais modalidades, isso porque as condições de tráfego foram piorando sem a manutenção periódica e, como consequência, a gestão do PEIb definiu que os veículos convencionais, sem tração, não seriam permitidos na Estrada-Parque, fator que limitou as modalidades de transporte disponíveis aos visitantes.

Gráfico 4 - Total de viagens dos veículos de turismo entre 2013 a 2017

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em Parque Estadual de Ilhabela – dados internos.

Ao comparar o total de viagens dos veículos de turismo no **Gráfico 3** e **Gráfico 4**, verifica-se que, em 2013, o número de viagens praticamente dobrou em relação aos anos de 2009 e 2010, que registram respectivamente 1.546 e 1.567 viagens. A partir de então, há o aumento gradativo até o último registro, em 2017, quando atingiu a quantidade de 9.244 viagens realizadas com veículos de turismo 4x4.

O aumento na quantidade de viagens realizadas pelos veículos de turismo 4x4 também pode ser compreendido quando analisados em conjunto com as informações do **Gráfico 5**, que apresenta o histórico da quantidade de operadores de turismo 4x4 credenciados para operação na Estrada-Parque desde o exercício de 2013/2014 até

o último exercício de 2017/2018.

Assim, conforme abordado anteriormente, com base nos indicadores do **Gráfico 4**, verifica-se o crescimento da pressão da operação de turismo, após a manutenção da Estrada-Parque, em 2013. Antes do ocorrido, era baixa a quantidade de interessados na operação da via, pois demandava manutenção constante nos veículos e em alguns momentos colocava em risco a vida dos turistas.

Com base nos dados sobre o credenciamento das agências de receptivo no PEIb, é possível entender o aumento da pressão que a atividade exerce sobre o território tradicional, especialmente a partir da melhoria do acesso em 2013. Entre os exercícios de 2013/2014 e 2017/2018, houve um crescimento de 94% nos veículos de turismo 4x4 credenciados para operar na UC.

Gráfico 5 - Agências de receptivo credenciadas no PEIb entre 2013 a 2017

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em Parque Estadual de Ilhabela – dados internos.

Verifica-se que o crescimento do fluxo turístico também esteve relacionado à ampliação da capacidade de transporte dos veículos, que chegou até 12 passageiros. Segundo Alex Briatte Mantchev, com os anos, os veículos foram passando por adaptações a fim de aumentar o número de passageiros. Na metade dos anos 2000,

a maioria dos veículos apresentava capacidade entre oito e 12 vagas. Nos dias de hoje, devido à legislação de trânsito, 90% desses veículos de turismo 4x4 voltaram a operar com a capacidade máxima de oito passageiros.

Ainda é possível comparar as características de operação dos credenciados com os aspectos registrados no PM-PEIb. Os dados do **Gráfico 6**, sistematizados pela UC com base no ANEXO I da PN nº 211/2014, apontaram que, das 74 agências de receptivo e Microempreendedores Individuais (MEIs) credenciadas na UC no exercício de 2014/2015, apenas 13.88% destas realizaram mais de 54.43% das viagens/ano, fato que comprova a concentração da operação com algumas agências de receptivo que possuem mais de um veículo credenciado. Vale destacar que a maior parte dos operadores 4x4 cadastrados para operar a Estrada-Parque dos Castelhanos estão regularizados sob o registro de MEI. No exercício de 2015/2016, apenas 18 dos 89 prestadores de serviço encontravam-se estabelecidos em agências de receptivo com espaço físico para atendimento do turista (ILHABELA, 2015).

Os sete maiores operadores de turismo identificados no **Gráfico 6** consistem em empresas que estão no mercado local há pelo menos 10 anos. Estão estabelecidos em espaços físicos e com frota própria de veículos. O excedente da venda é repassado para parceiros que atuam no roteiro como MEI. Comercializam o roteiro nas modalidades terra e terra e mar, sendo que apenas três possuem embarcação própria e, que em muitos casos não é suficiente para atender a clientela por isso também repassam os clientes para outros operadores que atuam exclusivamente no turismo marítimo. A Maremar foi a primeira agência de passeios em Ilhabela. Está no mercado desde a década de 1990 e atualmente conta com uma frota de mais de cinco jeeps e duas embarcações. Opera diversos atrativos e o roteiro para Castelhanos diariamente, sendo esse é um dos carros chefe da agência. Comercializa os passeios em dois locais: sede e quiosque no píer. É a maior agência de turismo de Ilhabela e a melhor estruturada. O Caiçara Turismo e o Caiçara Beach são de propriedade da mesma família. É um negócio familiar que conta com duas bases de comercialização, ambas localizadas no Perequê. Comercializa muitas atividades ligadas a vela e caiaque, porém o passeio para Castelhanos é o carro chefe da agência. Possui frota de veículos próprio e duas embarcações. Trabalha em parceria com algumas MEIs

repassando seu excedente de turistas. O proprietário foi um dos primeiros guias de trilha em Ilhabela. É muito atuante nos fóruns de discussão e representa o grupo dos jipeiros em conselhos municipais. A empresa Fernanda Bianco fechou suas portas em 2017, não atuando mais com o turismo local. As demais agências possuem poucos veículos na frota. O Jipe Aventura possui um bote para operar a modalidade terra e mar. Essa agência iniciou os trabalhos há mais de 15 anos como operador MEI e, em 2015, abriu uma sede para comercialização no Centro Histórico. A partir de então aumentou a frota de veículos e adquiriu novos equipamentos.

Os **Gráficos 5** e **6** demonstram as fragilidades da PN nº 211/2014, assim como da legislação municipal, apresentada anteriormente. Em ambos os casos, os laudos jurídicos da Fundação Florestal e da Prefeitura de Ilhabela, alegam ilegalidade no congelamento de cadastros para novos credenciados, fator que desencadeia conflitos entre: a) os operadores e a gestão da UC, b) a gestão da UC e a municipalidade, c) os operadores e a comunidade tradicional e, d) os próprios operadores. A capacidade de carga da Estrada-Parque dos Castelhanos, determinada pela PN nº 211/2014, é a questão central desses conflitos, pois impede a entrada na UC daqueles operadores excedentes das 65 vagas (em muitos casos os condutores tomam conhecimento da lotação diária quando são impedidos de adentrar a UC, já com os veículos cheios de turistas). Recentemente esses casos foram intensificados por conta do aumento da quantidade de operadores e, com isso, o grupo vem pressionando a gestão da UC para rever a capacidade carga, propondo a substituição entre veículos de particulares por de passeio. A comunidade tradicional não apoia a revisão da PN nº 211/2014, pois entendem que os veículos de particulares frequentam os empreendimentos dos caiçaras, já que os operadores possuem acordos com os empreendimentos dos forasteiros. Por conta da necessidade do cadastramento dos operadores no âmbito municipal antes do credenciamento na UC, um grupo de operadores têm coordenado com vereadores a revisão da legislação municipal a fim de atender as necessidades e endereçar os problemas do inchaço. Ainda não se sabe como essas questões serão tratadas devido a dificuldade de atender a todos os interesses, inclusive por conta da diferença de estrutura dos operadores MEIs e das agências com estrutura física, com maior poder de venda e operação.

Gráfico 6 - Visitação anual por agência credenciada no exercício de 2014/2015

* O total de viagens realizadas no exercício de 2014/2015 é de 6233.

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em Parque Estadual de Ilhabela – dados internos.

Com toda essa estrutura oferecida, a visita à Praia de Castelhanos se tornou carro-chefe das agências de receptivo local. A dependência nesse atrativo apresenta-se em quase todos os segmentos de prestadores de serviços, das agências aos hotéis. Verifica-se que, mediante esse cenário, os impactos da sazonalidade têm sido reduzidos com o estabelecimento de uma operação regular que apresenta poucas baixas durante os meses de inverno, conforme verificado no **Gráfico 7**.

Gráfico 7 - Sazonalidade do turismo em 2015

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em Parque Estadual de Ilhabela – dados internos.

Desta forma, o turismo praticado na Estrada-Parque de Castelhanos caminha ao oposto das diretrizes da UC, que, por um lado, cerceia o uso tradicional e, por outro, ignora as diretrizes do PM-PEIb e das demais políticas públicas de viés ambiental, sendo conivente com o uso desenfreado dos recursos naturais.

O turismo transformou-se em atividade lucrativa e, devido aos aspectos mapeados em outros estudos, podemos traçar o panorama da evolução na Estrada Perequê-Castelhanos desde os anos 2000, quando Noffs (2007) registrou:

Os jipes transportam em média seis pessoas por viagem, sendo quatro o número mínimo de passageiros. O preço cobrado é de R\$ 60,00 em média por pessoa. Se os passageiros forem indicados pelos hotéis e agências de

turismo, os primeiros ficam com 10% desse valor e os segundos com 20%. Nos finais de semana normais, os jipes fazem em média 20 viagens. Nos feriados prolongados e finais de semana da alta temporada chegam a realizar 50 viagens por dia. Depois das canoas a motor, os jipes são o meio de transporte de passageiros e mercadorias mais importante entre a Baía dos Castelhanos e a cidade de Ilhabela (NOFFS, 2007, p. 129).

Em 2015, os roteiros eram disponibilizados pelos valores: jipe R\$ 80 por pessoa e o terra-mar entre R\$ 130 e R\$ 150 por pessoa⁹¹ (ILHABELA, 2015). Assim, houve a valorização monetária, o aumento da capacidade de transporte dos veículos, a introdução da modalidade via mar e, por fim, e mais importante, as viagens na alta temporada e finais de semana ultrapassam a média de 70, conforme visto anteriormente.

O cenário que se desenhou por meio da pressão dos vários atores interessados e a convivência transformada em políticas públicas direciona para uma descaracterização completa do ambiente natural e denuncia a ineficiência das gestões públicas para implementação de programas voltados ao fomento do desenvolvimento local apoiado em critérios da economia solidária e aspectos sociais e culturais.

Nesse sentido, essa abordagem sobre o histórico da operação da Estrada Perequê-Castelhanos representa como os atores envolvidos na operação do turismo na via e na Praia de Castelhanos estão descomprometidos do esforço pelo coletivo e priorizam as demandas particulares e do setor que representam.

Os dados que seguem demonstram o crescimento do turismo na Praia de Castelhanos nos últimos anos e auxiliam na análise dos consequentes impactos sobre o território tradicional.

5.3 O DESENVOLVIMENTO NA PRAIA DE CASTELHANOS

5.3.1 A VISITAÇÃO NA PRAIA DE CASTELHANOS E OS INSTRUMENTOS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL

⁹¹ Os valores em dólar representam respectivamente US\$ 24.61, US\$ 40.00 e US\$ 46.15 dólares americanos por pessoa na cotação média de R\$ 3,25 o dólar americano em 2015.

Segundo pesquisa realizada para o Plano Gestor de Turismo, a Praia de Castelhanos era a comunidade tradicional mais visitada de Ilhabela (ILHABELA, 2005). Na revisão do documento, em 2015, o passeio para a Praia de Castelhanos com duração de oito horas era o mais comercializado e oferecido pelos *sites* das 18 agências de receptivo. Disponibilizado em dois tipos de roteiros - jipe pela Estrada-Parque dos Castelhanos e a modalidade terra-mar, ida de lancha e retorno de 4X4 (ILHABELA, 2015).

As atrações mais conhecidas pelos turistas são a praia do Curral (70%) e a Vila (62%), seguidas pelas praias de Castelhanos (45%), Ilha das Cabras (39%), Jabaquara (38%) e Bonete (31%) (ILHABELA, 2015, p. 30, v.3).

O relatório analítico do Índice de Competitividade elaborado pela Fundação Getúlio Vargas constatou que a Praia de Castelhanos estava entre os principais atrativos de Ilhabela, juntamente com as praias da área urbana: Praia do Curral, Praia de Jabaquara e o Centro Histórico (BRASIL, 2011b).

Apesar da Praia de Castelhanos ser apontada em diversos documentos institucionais como um dos atrativos mais visitados, verifica-se a inexistência de indicadores confiáveis para o planejamento da atividade de turismo no local.

No relatório da Análise da Fragilidade nas Trilhas e Levantamento e Análise da Infraestrutura para Uso Público: PEIb (SÃO PAULO, 2003), os autores apontaram a escassez de dados disponíveis sobre visitação na UC e a falta de rigor estatístico. Os dados registrados com esse relatório indicaram uma média de visitação de 5.130 pessoas por mês no primeiro trimestre de 2002 e 607 pessoas no mês de março de 2003.

Assim como exposto, anteriormente, com relação às dificuldades relacionadas à falta de critério rigoroso na coleta e análise dos dados, a quantidade de visitantes na Praia de Castelhanos fica comprometida entre os anos de 2004 a 2007. Foi identificado que os visitantes contabilizados poderiam ter a Cachoeira da Água Branca como destino e, nesse caso, optou-se por não apresentar tais números nessa pesquisa.

Somente a partir das negociações para o encaminhamento do Projeto Estrada-Parque, em 2008, que o PEIb iniciou a coleta de dados mais consistente. Todavia,

ainda se verificou que a metodologia da coleta não seguiu critério rigoroso, além da sistematização dos dados terem sido organizadas por diversos funcionários ao longo do período em questão.

Com relação aos dados de 2010 apresentados no **Gráfico 8**, o PM-PEIb menciona que se referem aos visitantes com veículos particulares entre os meses de janeiro a maio e dos passageiros de veículos de turismo, com uma lacuna no mês de abril. Os dados do ano de 2011 tiveram a coleta suspensa no mês de agosto. Assim, além das lacunas apontadas, que comprometem uma análise geral da visitação de turismo antes da melhoria do acesso para Praia de Castelhanos, outros fatores podem interferir como, por exemplo, a ausência de dados dos visitantes em motocicletas.

Gráfico 8 - Visitação na Praia de Castelhanos entre 2009 a 2011

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em ILHABELA (2015, p. 622 e 651).

Os dados do **Gráfico 8** também indicam a visitação decrescente a partir de 2009. Conforme mencionado anteriormente, os problemas referentes à coleta e sistematização dos dados não permite afirmar, contudo, uma hipótese seria que a queda do número de visitantes esteja relacionada com a baixa condição de tráfego na estrada que inviabilizou o trânsito dos veículos assim como os momentos de interdição

devido à queda de barreiras. Outro aspecto que deve ser considerado é a coleta parcial dos dados em 2011 e o fato da amostragem desconsiderar as motocicletas.

Como visto no capítulo anterior, com as obras para a implantação do Projeto Estrada-Parque, houve um aumento na pressão de visitação e, em 2013, o PEIb reiniciou a coleta de dados do uso público, porém com maior supervisão e com vistas a subsidiar a elaboração da PN nº 211/2014. Os dados apresentados no **Gráfico 9** refletem o crescimento da atividade de turismo e a estreita relação entre a Estrada-Parque dos Castelhanos e o turismo no território tradicional da Praia de Castelhanos.

Gráfico 9 - Visitação na Praia de Castelhanos entre 2013 a 2017

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em Parque Estadual de Ilhabela – dados internos (2018).

A metodologia aplicada nas coletas a partir de 2013 considerou os veículos de particulares, os veículos de turismo 4x4 e as motocicletas. Os números apresentados no **Gráfico 9** apontam que, após a melhoria do acesso, houve um aumento consistente no número de visitantes na Praia de Castelhanos, indicando um movimento crescente até 2017. A partir de 2014, as obras na Estrada-Parque haviam finalizado, facilitando o acesso tanto dos veículos de turismo 4x4 como dos particulares, fator que incentivou o aumento dos prestadores de serviços e quase

dobrou o fluxo de turistas, batendo recorde de visitação.

Com as discussões para a publicação da PN nº 211/2014 observou-se, a partir de 2013, um processo de reorganização na praia em função dos novos usos, que privilegiou o turismo em detrimento dos demais interesses, inclusive dos comunitários. Os restaurantes do segmento central da praia reformaram suas estruturas e ampliaram a capacidade de atendimento visando absorver o crescente fluxo de turismo que chegava via Estrada-Parque e por mar.

Devido à limitação dos veículos de turismo 4x4 e de particulares estipulada com a PN nº 211/2014, a alternativa encontrada pelas agências de receptivo da cidade para continuar comercializando o produto Castelhanos voltou-se para o investimento em embarcações. A partir desse marco notou-se o aumento da pressão via mar e, intensificaram as vendas dos roteiros terra-mar que operam sem ordenamento municipal e/ou estadual, que reforça o descompromisso dos atores com os objetivos da UC, a conservação e outros interesses que não os próprios ou do seu grupo.

A **Tabela 4** foi elaborada a partir de levantamento realizado, em 2017, pela pesquisadora em parceria com dois moradores que atuam no desembarque do turismo marítimo na Praia de Castelhanos. Demonstra que 20 embarcações de turismo, com capacidade total para 318 passageiros, operam regularmente meio de 11 agências de receptivo e/ou operadores independentes. Trata-se de embarcações denominadas *flex boats* que possuem capacidade dentre oito a 42 passageiros.

Tabela 4 - Relação de embarcações que operam o turismo marítimo

Nome da Agência	Nº de Embarcações	Nº de Pass. por embarcação
Alexandre	1	10
Caiçara Turismo e Caiçara Beach	3	8 10 24
Da Mata Ecoturismo	2	12 12
Jacaré	4	10 8 24 24
Josias	1	10
Marcão	2	35 8
Marcelinho	1	10
Maremar	2	27 42
Univans	2	10 10
Webtur	1	12
Wilson	1	12
Total	20	318

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2017, com base em entrevista com Thiago Gonçalves e Fernando Rangel.

Os pescadores locais se queixam do aumento do óleo na água, que prejudica a pesca artesanal, e da superlotação no mar com barcos grandes que se chocam nas canoas, ancoradas no território marinho. Mencionam que na alta temporada recolhem as canoas ou as mudam de lugar para evitar maiores problemas com os operadores de turismo e que há casos em que as embarcações passam por cima e levam e/ou danificam as redes dos pontos de pesca no mar.

Figura 11 - Embarcações das agências de turismo no mar

Foto: Alain Briatte Mantchev, 2018.

É importante destacar que o fluxo crescente do turismo marítimo com destino a Castelhanos utiliza a barra do Canto da Lagoa para o embarque e o desembarque dos turistas que frequentam os restaurantes do Meio da Praia, conflitando com o uso tradicional dos caiçaras no que se refere aos locais de secagem e reforma das redes, armazenagem de petrechos de pesca e das canoas. Ao utilizar esse setor da praia, o turismo aproxima-se mais da vila caiçara do Canto da Lagoa avançando pelo território pesqueiro.

Figura 12 - Embarque de turistas das agências no Canto da Lagoa

Foto: Daniella de Souza Marcondes, 2017.

No que se refere as modalidades terra e terra e mar, o roteiro via mar tem como ponto de partida a Praia do Perequê, geralmente às 11 horas, e contempla a visita nas Praias do Eustáquio e da Fome, na costa nordeste e leste de Ilhabela, fato que reduz o período de permanência na Praia de Castelhanos. Destaca-se que os turistas

permanecem na Praia de Castelhanos em média duas horas e meia, tempo suficiente para almoçar e embarcar nos jipes que retornam às 16 horas, pela Estrada-Parque. No roteiro por terra, os jipes partem da Praia do Perequê às 10 horas, porém buscam os turistas nos hotéis, registrando a entrada na UC por volta das 12 horas. O trajeto demora em torno de 1 hora, e os turistas têm o período de permanência na Praia de Castelhanos estendido para o total de quatro horas.

Em ambos os roteiros os turistas são direcionados pelos condutores das agências de receptivo aos restaurantes localizados no Meio da Praia, com os quais firmam parcerias há anos. Nenhuma agência de receptivo da cidade possui parceria com os comunitários para a prestação de serviços de alimentação e/ou desembarque. Os bares do Meio da Praia realizam o desembarque das agências parceiras, conforme pré-acordado entre as partes, e dos turistas a bordo de barcos particulares a fim de direcioná-los aos empreendimentos em questão. Os turistas que chegam via Estrada-Parque com as agências de receptivo são levados aos restaurantes parceiros e os que visitam em veículos particulares são cooptados pelos funcionários dos mesmos comércios, antes mesmo de tomarem conhecimento da existência dos empreendimentos comunitários.

O principal e maior fluxo de turistas visitam a Praia de Castelhanos na modalidade *day trip*. Chega por terra, pela Estrada-Parque, utilizando as agências de receptivo 4x4 e, seguido dos veículos particulares. Conforme exposto, outro fluxo fortalecido, a partir de 2015, consiste nos turistas que visitam via mar, especialmente por meio das agências de receptivo, contudo não há dados de visitação registrados desta modalidade. Há também uma pequena parcela que utiliza de embarcação própria e geralmente passa o dia nos bares da praia. Por último, ainda nos dias de hoje, o turismo de *camping* é muito popular entre os antigos frequentadores, jovens e grupos, geralmente participantes de clubes de *off road* apreciadores de expedições em estradas de terra que, nos feriados prolongados e alta temporada, pernoitam nos dois únicos *campings* da praia (Camping do Léo e Camping do Falber), localizados no segmento central. Muitos desses frequentadores conhecem a comunidade tradicional há décadas e consomem diretamente dos empreendimentos caiçaras. A partir de

2010, com a construção de chalés mais confortáveis, um perfil formado por casais passou a compor a demanda de pernoite.

Por fim, os veranistas que consistem num fluxo menor mas constante. Na sua maioria são residentes permanentes da porção urbana de Ilhabela fato que facilita a frequência de visita à Praia de Castelhanos. A maior parte dos veranistas frequenta a Praia de Castelhanos há muitos anos, alguns construíram suas casas ainda na década de 1990. É comum utilizarem as estruturas dos empreendimentos caiçaras para alimentação ao invés dos empreendimentos de alimentação de propriedade dos forasteiros. Geralmente passam os finais de semana e feriados em suas casas com familiares e amigos. Pode-se verificar que, a partir de 2015, alguns veranistas passaram a alugar seus imóveis em feriados e finais de semana da alta temporada. Supõe-se que esteja relacionado com o aumento da visitação de um dia que modificou o ambiente em que costumavam desfrutar.

Posto isso, a pressão de visitação facilitada pela via terrestre e, mais recentemente, pelo turismo marítimo proporcionam a transformação territorial que, mesmo com a existência de instrumentos de ordenamento como, por exemplo, o PDDSA, o GERCO e o PM-PEIb, se dá de forma espontânea com o objetivo de absorver o fluxo crescente.

Com relação a esses instrumentos de ordenamento territorial, conforme detalhado a seguir, as diretrizes e usos permitidos apontam para a intensão da garantia do menor impacto no meio físico, além de trazer para a discussão o conceito de comunidades e territórios tradicionais, contudo os fatos relatados indicam a não aplicação de muitas diretrizes e a pouca participação comunitária na elaboração desses dispositivos.

O PDDSA, definiu no âmbito local as diretrizes para o ordenamento territorial na Praia de Castelhanos. As comunidades tradicionais localizadas na Zona de Amortecimento do PEIb, como no caso do Canto da Lagoa e Canto do Ribeirão, ficaram inseridas no Sub-Programa da ZIE e, para esses territórios caiçaras determinou-se que deveria ser desenvolvido as atividades tradicionais e de baixo impacto, inclusive o turismo:

Seção VII - Programas para a Estratégia de Estruturação Urbana, Ordenamento Territorial e Modelo de Cidade:
Art. 38º II) Programa de Implantação de ZIE- Zonas de Interesse Específico.
Compreende conjunto de ações e políticas para as áreas onde residem as

comunidades tradicionais que deverão ter tratamento adequado às suas características socioculturais. Para tanto são objetivos deste Plano: a) preservar o “ordenamento” territorial atual e criar oportunidades para atividades de turismo diferenciadas e de baixo impacto, incentivando o ecoturismo; g) incentivar a criação e a gestão pela comunidade de atividades geradoras de renda voltadas para apoio ao turismo de baixo impacto socioambiental (ILHABELA, 2006).

Com relação ao território marinho, o PDDSA apresentou menor detalhamento, inclusive sem representação da área no mapa. A Praia de Castelhanos foi inserida na Zona Marinha de Preservação com exceção do Canto da Lagoa, que foi inserido na Zona de Intervenção Controlada.

Art. 19º - As zonas marinhas no Município de Ilhabela estão classificadas como:

I) Zona Marinha de preservação - zonas onde deverá ser promovida a preservação dos ecossistemas com usos permitidos para pesquisa científica, educação, pesca artesanal e amadora, extrativismo de subsistência, ecoturismo e estruturas de apoio náutico de baixo impacto ambiental;

II) Zona Marinha de intervenção controlada – zonas onde deverá ser promovida a preservação dos ecossistemas existentes, garantindo o uso para turismo náutico, pesca artesanal e amadora, manejo de recursos marinhos e instalação de estruturas de apoio náuticas compatíveis (ILHABELA, 2006).

O GERCO, elaborado no âmbito estadual, devido à presença de comunidades tradicionais, enquadrrou na porção terrestre da Baía dos Castelhanos, nas Z1 e Z2. A Praia dos Castelhanos está enquadrada na Z2, que apresenta dentre suas diretrizes o manejo sustentável dos recursos naturais, as atividades relacionadas ao modo de vida tradicional e o uso voltado ao ecoturismo de baixo impacto.

Artigo 5º - A gestão da Z1T observará as seguintes diretrizes: I - manutenção da diversidade biológica, do patrimônio histórico, paisagístico, cultural e arqueológico; II - promoção de programas de controle da poluição e proteção das nascentes e vegetação ciliar com vistas a garantir a qualidade e disponibilidade hídricas das bacias hidrográficas com referência no plano de bacias do litoral norte; III - promoção de programas de controle e proteção da vegetação de praias com vistas a garantir a estabilidade da linha de costa; IV - estímulo à regularização fundiária e à averbação de áreas para a conservação ambiental; V - estímulo ao manejo agroflorestal e ao manejo sustentável dos recursos naturais e do uso dos recursos paisagísticos e culturais para o ecoturismo; VI - estímulo à regularização ambiental; VII - estímulo à proteção e conectividade dos remanescentes florestais. Artigo 6º Artigo 7º - Na Z1T são permitidos os seguintes usos e atividades, desde que sejam de baixo efeito impactante e que não alterem as características socioambientais da zona: I - pesquisa científica; II - educação ambiental; III - manejo sustentável, incluindo os sistemas agroflorestais, o beneficiamento e

o processamento artesanal de seus produtos, bem como as atividades relacionadas ao modo de vida e cultura das comunidades tradicionais, desde que não prejudiquem a função ambiental da área; IV - empreendimentos de ecoturismo com a infraestrutura necessária à atividade; V - pesca artesanal; VI - ocupação humana de baixo efeito impactante com características rurais. Artigo 11 - A gestão da Z2T observará as seguintes diretrizes: I - manutenção da funcionalidade dos ecossistemas, garantindo a conservação dos recursos genéticos e naturais, assim como do patrimônio histórico, paisagístico, cultural e arqueológico; II - promoção de programas de controle da poluição e proteção das nascentes, das vertentes e da vegetação ciliar, com vista a garantir a qualidade e a disponibilidade hídrica das bacias hidrográficas locais com referência no plano de bacias do litoral norte; III - promoção de programas de controle e proteção da vegetação de praias com vistas a garantir a estabilidade da linha de costa; IV - estímulo à regularização fundiária; V - estímulo ao manejo sustentável dos recursos naturais e dos recursos paisagísticos e culturais para o ecoturismo; VI - estímulo à proteção e à conectividade dos remanescentes florestais; VII - estímulo à regularização ambiental. Artigo 13 - Na Z2T são permitidos, além daqueles estabelecidos para a Z1T, os seguintes usos e atividades, desde que não alterem as características socioambientais da zona: I - aquicultura; II - mineração com base nas diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor Regional de Mineração, respeitadas as disposições do Plano Diretor Municipal; III - assentamentos humanos dispersos, pouco populosos e com pouca integração entre si (SÃO PAULO, 2017).

Com relação ao território marinho, o GERCO-LN foi compatibilizado com o Zoneamento Marinho do PM-PEIb e com o regramento da APA Marinha LN, Setor Maembipe. A Baía dos Castelhanos foi enquadrada nas Zona 1 Marinha (Z1M) e Zona 2 Marinha Especial (Z2ME), que considerou usos não intensivos e a valorização dos usos associados ao ecoturismo e atividades tradicionais.

Artigo 41 - Na Z1M são permitidos os seguintes usos e atividades: I - pesquisa científica; II - educação ambiental; III - manejo sustentável de recursos marinhos, desde que previsto em Plano de Manejo aprovado pelos órgãos ambientais competentes; IV - pesca artesanal, exceto arrasto motorizado; V - extrativismo de subsistência; VI - ecoturismo. Parágrafo único - Nas áreas cuja faixa entre marés esteja classificada como Z1M, será permitida a implantação de estrutura náutica Classe I exclusivamente para os usos e atividades previstos no "caput" deste artigo, ficando vedada a instalação de estruturas de apoio em terra. Artigo 44 - A delimitação da Zona 2 Marinha - Z2M considera, entre outras, isolada ou conjuntamente, as seguintes características socioambientais: I - estrutura abiótica alterada por atividades antrópicas; II - comunidade biológica em bom estado, mas com perturbações estruturais e funcionais localizadas; III - existência de atividades de aquicultura de baixo impacto ambiental; IV - ocorrência de atividades de recreação de contato primário (SÃO PAULO, 2017).

Ainda no âmbito estadual, o PM-PEIb apresentou em sua Zona de Amortecimento

diretrizes para as porções terrestre e marinha. No que se refere a zona terrestre incluiu as comunidades tradicionais, no Setor de Conservação Ambiental e Cultural – Comunidades Tradicionais (CCT) com o objetivo da conservação ambiental e do modo de vida dessas comunidades. Com vistas a estimular a permanência dessas comunidades em seus territórios, definiram-se as diretrizes gerais para o CCT que, dentre as atividades permitidas, apresentou o turismo de baixo impacto, o exercício das atividades tradicionais para melhoria da qualidade de vida, o desenvolvimento do TBC e o controle das atividades antrópicas referentes ao trânsito na Estrada-Parque e marinho-estuário. No CCT a Praia de Castelhanos foi enquadrada no Setor de Conservação Ambiental e Cultural 2 – Comunidade Tradicional dos Castelhanos (CCT2), que determinou uma taxa de 5% de ocupação residencial e comercial para os empreendimentos não pertencentes aos comunitários. Já com relação a área marinha, enquadrou a Baía dos Castelhanos nos Setores Baía dos Castelhanos I e II. Nesse caso, a Praia de Castelhanos se encontra no Setor Baía dos Castelhanos I com objetivos, metas e atividades e usos permitidos conforme previsto no GERCO-LN.

Ao analisar essas políticas, verifica-se que todas estão alinhadas com compromisso do exercício das atividades tradicionais e o turismo de baixo impacto, valorizando a participação dos comunitários na execução das atividades e serviços, no entanto, o desenvolvimento no território se dá com base nos modelos exógenos.

Esses instrumentos são contraditórios, pois congelaram o caíçara numa situação romantizada que não reflete a necessidade de uso dos recursos naturais para a reprodução do modo de vida. A crítica tecida por Márcia Merlo (2000) a respeito da exclusão do caíçara e sua transformação em chamariz turístico resgata a discussão sobre o território simbólico de Haesbaert (2004a, 2004b) e dos usos imputados aos recursos naturais pelo desenvolvimento exógeno. Conforme dito anteriormente, a pressão do fluxo de turismo marítimo na Praia de Castelhanos prejudica a pesca e sua rotina.

A exemplo do PDDSA, mesmo trazendo como inovação a definição de comunidades tradicionais e o reconhecimento dos seus territórios⁹² ao estabelecer um zoneamento

⁹² Com vistas a subsidiar com informações sobre as comunidades tradicionais de Ilhabela, em 2002, foi realizado trabalho de atualização do Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental de Ilhabela,

especial, a Zona de Interesse Específico, atrelou a esses territórios novos usos que afirmam o atendimento ao mercado de turismo. Em ambos os documentos, as dimensões simbólica, social e cultural foram substituídas por outras funções e, não se estabelece a discussão sobre os aspectos socioeconômicos desencadeados pela criação do PEIb, refletidos na marginalização das comunidades tradicionais, assim, as políticas estão resumidas a reconhecer a existência e fazer a manutenção do estado de exclusão dos processos de desenvolvimento.

Destaca-se, contudo, que os programas e ações desses instrumentos foram regulamentados e implementados parcialmente, assim, as atividades econômicas se fixaram no território sem planejamento. Essa realidade é demonstrada no prevailecimento do desenvolvimento do turismo de gestão exógena na Praia de Castelhanos e nas transformações territoriais que se materializam com o crescimento demográfico baseado na migração para suprir a demanda de emprego dos bares, na dificuldade do estabelecimento de empreendimentos caiçaras, na venda das terras para complementar a renda das famílias e na participação na prestação de serviços de baixa qualificação.

Desta forma, coloca-se importante discutir a relação entre esses instrumentos de uso e ordenamento dos recursos naturais e a invisibilidade do caiçara e de seu território tradicional frente ao desenvolvimento predatório que tem ocorrido por meio do turismo convencional.

5.3.2 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA

Na Praia de Castelhanos, acompanhando o litoral norte, ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX, a economia esteve voltada aos engenhos de aguardente e à produção agrícola de subsistência, com registro do funcionamento de dois grandes engenhos. Devido à posição geográfica estratégica, até o século XIX, o local também foi utilizado como porto para o desembarque de pessoas escravizadas trazidas da África para trabalhar nos engenhos de toda Ilhabela (FRANÇA, 1951; PIRRÓ, 2004; PIRRÓ &

elaborado entre os anos de 1989 a 1991 e publicado pelo Instituto Florestal, em 1992.

MATTOS, 2002; NOFFS, 2007).

Segundo Noffs (2007), o processo de desenvolvimento no litoral norte ocorreu de forma e tempo diferenciados no território, assim, no final da década de 1950, enquanto outras áreas com melhor acesso rodoviário em Ilhabela estavam em pleno processo de urbanização desencadeada pelo turismo e o veraneio, outros espaços, como o da Baía dos Castelhanos, vivenciavam resistir ao isolamento com o transporte feito por barcos a motor ao mercado de Santos (NOFFS, 2007).

Mesmo antes da inauguração do acesso terrestre, valorizada por sua atratividade natural, a Praia de Castelhanos era divulgada em artigos de jornal para os visitantes da capital. Citavam que, dentre algumas das atrações em Ilhabela, se encontravam os passeios de barco oferecidos ora por uma agência de receptivo local, ora por pescadores que disponibilizavam um *tour* pelo lado oceânico à Baía dos Castelhanos⁹³.

Conforme descrito por Noffs (2007), o processo de urbanização e de especulação imobiliária na Baía dos Castelhanos inicia-se na década de 1960, com a ocorrência das maiores transferências de terra em toda a ilha e que coincidiram com os planos viários anunciados, incluindo a abertura da Estrada Perequê-Castelhanos, no final dos anos 1970.

De acordo com o levantamento realizado pelo autor sobre os loteamentos lançados para residências de veraneio na Baía dos Castelhanos, destaca-se o lançamento do loteamento Vila Reale, de propriedade do então prefeito Leonardo Reale e aprovado na Praia de Castelhanos, em 1966 (NOFFS, 2007).

⁹³ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 30 de janeiro de 1972. **Só o governo não gosta de Ilhabela**. Disponível em: <<https://goo.gl/WNbNvr>>. Acesso em: 12/05/2018.

Figura 13 - Loteamento Vila Reale e Balneário Castelhanos de acordo com as leis nº 28/68 e nº 43/78

Fonte: NOFFS (2007, p. 94).

No final da década de 1970, a abertura da Estrada Perequê-Castelhanos e a criação do PEIb representaram a quebra do isolamento e a necessidade de reorganização social dos caiçaras na Baía dos Castelhanos. Com a chegada da visitação turística e o estabelecimento das posses de terras e das casas de veraneio, a pretérita organização ligada às atividades tradicionais entrou em contato com uma nova lógica de apropriação e ocupação das terras, levando ao estabelecimento de conflitos pela permanência no território e pela continuidade da cultura (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL GUAPURUVU, 2014). Segundo o Instituto Socioambiental Guapuruvú (2014),

[...] há dois momentos marcantes na história da ocupação da Baía de Castelhanos. O primeiro, durante o período colonial com o desenvolvimento de atividades produtivas na região e fundação das primeiras vilas. E, o segundo, que começa na segunda metade do século XX, com a exploração do potencial turístico do litoral norte paulista. Com o declínio do ciclo canavieiro, assim como em outras áreas rurais do município, a região da Baía de Castelhanos deixou de ter interesse comercial e sofreu um grande êxodo, devido ao seu isolamento e dificuldade de acesso. As terras foram abandonadas pela maioria dos moradores e, as famílias que permaneceram se voltaram exclusivamente para a pesca e agricultura de subsistência

(INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL GUAPURUVÚ, 2014, p. 16-17).

A abertura da estrada facilitou a chegada do turismo e valorizou os loteamentos parcialmente implantados. Despertou distintos interesses e intenções nos grileiros, especuladores e turistas. Por outro lado, a legislação ambiental e a criação do PEIb barraram a execução de algumas benfeitorias previstas na legislação municipal e alteraram o modelo baseado exclusivamente no desenvolvimento do veraneio como principal atividade econômica.

Após o acesso por terra ser viabilizado, os caiçaras relataram que nos finais de semana frequentavam a Praia de Castelhanos elementos estranhos que tiravam o sossego dos moradores⁹⁴. Já nessa época, a maioria das propriedades havia sido vendida e os caiçaras trabalhavam como caseiros das terras que não mais os pertenciam. De acordo com levantamento fundiário realizado com o Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental, em 1992, o título de detenção das terras havia sido transferido, entre as décadas de 1960 e 1970, para Claudio Vanzolini, Alberto Storacci, Hélio Reale (filho de Leonardo Reale) e Cecília de Abreu Teles.

⁹⁴ Edição do acervo do jornal O Estado de São Paulo, 16 de outubro de 1976. **Ilhabela teme a invasão de turistas pela nova estrada**. Disponível em: <<https://goo.gl/akpXkf>>. Acesso em: 05/04/2018.

Figura 14 - Supostas propriedades na Praia de Castelhanos

Fonte: Mapa das propriedades da Praia dos Castelhanos, escala 1: 5.000 de Alain B. Mantchev, 2007 (inédito) com base em croquis elaborados pela imobiliária Roberto Neves, no cadastro de imóveis da prefeitura de Ilhabela e no Cartório do Registro de Imóveis da Comarca de São Sebastião.

Fonte: NOFFS (2007, p. 111).

Com base nos relatos dos entrevistados na época da abertura da Estrada Perequê-Castelhanos registrados nos artigos de jornal, percebe-se uma grande similaridade no desenvolvimento do turismo na Praia de Castelhanos com a área urbana de Ilhabela, no que se refere ao recebimento de um movimento pequeno de turistas concentrados nos finais de semana, feriados e temporada, interessados em *camping* selvagem e na compra de terras (NOFFS, 2007).

Com relação à chegada do turismo na área urbana, Maldonado (2001) relatou que:

A sequência obedeceu ao modelo clássico de como se estabelece a atividade turística em muitos locais: a *descoberta* do lugar por grupos de jovens urbanos que não se incomodavam com as dificuldades de acesso ao local e com a precariedade da estadia, muitas vezes acampando em terrenos contíguos às residências dos moradores (...) (MALDONADO, 2001, p. 49).

O acesso facilitado pela estrada destacou a Praia de Castelhanos regularmente, partir de meados da década de 1980, em jornais e revistas de turismo. Um artigo no jornal O Estado de São Paulo trazia como título “Castelhanos, um presente do rei para princesa”⁹⁵, descrevendo o local como uma vila de pescadores de paisagem composta por redes de pesca e muitas canoas coloridas, sem estrutura para turismo com apenas dois pequenos bares e quintais para acampar, própria para pessoas alternativas. Assim, o turismo na Praia de Castelhanos, como no resto do litoral, seguiu a “vocaço” do turismo convencional de sol e praia e, na dcada de 1990, se fazia mandatrio a visita de jipe Castelhanos⁹⁶.

Sem experincia e infraestrutura para trabalhar diretamente com o turismo, os caiaras se adaptaram nova atividade econmica oferecendo os seus quintais para *camping* e os pescados frescos nos pequenos restaurantes de praia. As roas, que na sua maioria estavam localizadas em reas que foram inseridas no PEIb haviam sido desarticuladas e perderam por completo sua funo econmica e os caiaras

⁹⁵ Edio do acervo do jornal O Estado de So Paulo, 26 de maro de 1991. **Castelhanos, um presente do rei para princesa**. Disponvel em: <<https://goo.gl/ZiMjqc>>. Acesso em: 12/05/2018.

⁹⁶ Edio do acervo do jornal O Estado de So Paulo, 25 de fevereiro de 1992. **Sinos soam pelas areias de Ilhabela**. Disponvel em: <<https://goo.gl/4kgB4p>>. Acesso em: 17/01/2018.

voltaram-se inteiramente para a atividade do mar, à qual o turismo vinha agregar valor monetário. Segundo Noffs (2007),

Os caiçaras observavam aumentar lentamente o fluxo de embarcações turísticas e de pessoas que procuravam suas praias e enseadas para passar o dia ou, para uma estadia mais prolongada, armar barracas em campings selvagens. Também algumas poucas casas de turistas foram construídas nesse período, mas não se seguiu a implementação de uma estrutura física comercial condizente para explorar o movimento sazonal de visitantes. Acompanhando o ritmo lento de crescimento do turismo, os caiçaras foram abandonando suas roças e passaram a se concentrar na atividade pesqueira (NOFFS, 2007, p.78).

Ainda segundo o autor, o turismo na década de 1990 caracterizava-se como uma atividade sazonal e reduzida. Concentrava-se na temporada de verão, especialmente nos finais de semana e feriados. Nesse período já existiam poucas casas de veraneio e apenas um bar (NOFFS, 2007).

Em pouco tempo, a atividade de turismo na Praia de Castelhanos, que inicialmente, destinava-se ao atendimento de uma pequena demanda, com o crescimento da procura e do consequente aumento dos operadores de turismo 4x4 foi se tornando atividade econômica de relevância para o município. Assim, a operação turística desenvolveu um modelo *day trip* de passeio que se apoiou na quantidade de visitantes e passou a gerar uma série de conflitos relacionados às transformações socioambientais e do modo de vida da comunidade caiçara.

Com os anos, a situação de poluição e de urbanização da face continental de Ilhabela provocou maior incentivo do poder público estadual e municipal, bem como dos meios de comunicação, para divulgar e operar o turismo na Praia de Castelhanos e, aos poucos inseriu a localidade como uma pérola no descaracterizado litoral norte.

O processo de transformação da Praia de Castelhanos em um destino de turismo esteve apoiado na qualidade dos recursos naturais oferecidos no local, na exuberância paisagística e as vias de acesso terrestre e marítima com bons portos para desembarque de barcos e das lanchas de turismo.

Em 1992, o Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental de Ilhabela trouxe a primeira caracterização da Praia de Castelhanos. Dizia que a principal atividade econômica era a pesca e, naquele momento, apenas um morador era assalariado, pois atuava como caseiro. Nas propostas direcionadas ao IF, na época gestor das UCs do Estado,

o relatório abordou alternativas econômicas para as comunidades tradicionais e sugeriu que fosse realizado:

1) levantamento da potencialidade turística para o planejamento do turismo ecológico na região; 2) regulamentação dos serviços turísticos em áreas caiçaras para que o recurso gerado seja revertido diretamente para a comunidade (SÃO PAULO, 1992, p. 119).

Em 2002, para a atualização do Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental de Ilhabela, elaborou-se o Diagnóstico Socioeconômico das Comunidades Isoladas, também com vistas a subsidiar a elaboração do PDDSA em andamento. Sobre as atividades econômicas na Praia de Castelhanos, as autoras destacaram que a principal fonte de renda das famílias era a pesca artesanal, com o excedente da pescaria vendido aos bares na praia e na cidade. A caracterização socioeconômica citou serem poucas as famílias que comercializavam o artesanato na praia e na cidade. Registrou-se nesse período que alguns moradores trabalhavam como caseiros, prestavam serviços para os comerciantes e proprietários de terrenos ou casas e/ou possuíam cargos pela PMI e aposentadorias (PIRRO; MATTOS, 2002). Com relação a atividade de turismo, mencionaram que:

O Turismo diário é uma prática econômica bastante comum na Praia dos Castelhanos, que nos últimos tempos vem passando por um processo de desenvolvimento intenso. Os visitantes são trazidos por jipeiros/guias, passam o dia, conhecem o lugar, além de consumir nos bares. Na última temporada, período em que a pesquisa foi realizada em Castelhanos, houve a proibição de acampamentos na praia. Com isso outros espaços até então desocupados estão sendo roçados e utilizados como áreas de acampamentos, são esses quintais das casas e áreas dos bares e restaurantes. Também com o aumento do turismo, novas atividades econômicas ligadas a esta prática como, por exemplo, aluguel de caiaques, surgiram na praia durante a temporada. Assim acredita-se que nem todas as práticas realizadas no local puderam ser registradas. Do mesmo modo em relação aos estabelecimentos comerciais, tanto de moradores, quanto de pessoas de fora, que a cada feriado e fim de semana inaugura-se um novo comércio (PIRRO; MATTOS, 2002, p. 32).

Com base em tais informações, é possível verificar que, entre as décadas de 1990 a 2000, a atividade do turismo foi fortalecida, envolvendo outros atores na disputa pelo uso do território tradicional. Identificou-se que em uma década aumentaram os empregos para prestação de serviços, como caseiros e nos bares e restaurantes. O veraneio, apesar de ter ganhado espaço com a construção de algumas casas e gerar

empregos, deu lugar ao turismo de um dia organizado entre as agências de receptivo da cidade e os restaurantes do local. Ao espaço que antes era disputado por caiçaras, posseiros e especuladores somou-se novos interessados, como os jipeiros, hoteleiros, agências de receptivo e proprietários de comércios locais.

Dois anos mais tarde, Pirró (2004) identificou que a pesca continuava ocupando lugar de destaque na economia local, porém o turismo se fortalecia a cada dia e alguns caiçaras passavam a se envolver nas atividades de prestação de serviços, como caseiros, atividades ligadas à alimentação, à condução em trilhas e condução de passeios de barco para pescaria. Apresentou informações acerca do perfil dos turistas que frequentavam a Baía dos Castelhanos que, segundo a autora, era formado por diferentes grupos que ora pernoitavam nos *campings* e ora visitavam por mar em suas lanchas, também para mergulhar e pescar. Relatou a grande quantidade de motos e veículos de passeio que usavam a estrada e o fortalecimento do turismo com os jipes que transportavam muitos visitantes para passar o dia na praia e consumir nos bares. Menciona que os moradores passavam a ter o ritmo de vida alterado e prejudicado com o aumento do fluxo de turistas nos caminhos e trilhas locais, com o fluxo de embarcações, com o barulho e o lixo deixado pelos visitantes. Sobre a relação entre os caiçaras e o turismo, a autora menciona que “essa inserção está ainda muito recente, percebemos que a atividade turística tende a excluir o caiçara de seus benefícios econômicos e não inseri-lo” (PIRRÓ, 2004, p. 44).

Um registro de destaque nesse estudo se refere à percepção dos comunitários com relação ao turismo ao mencionar que a atividade tradicional poderia, no futuro, se aliar às atividades turísticas por meio da organização comunitária e, nesse sentido, buscavam permanecer no território ao invés de mudarem-se para cidade, como de costume, devido também as melhorias que o turismo trazia no dia a dia do local.

Para a elaboração do PM-PEIb, foi desenvolvido, em 2005, trabalho para atualização dos aspectos socioeconômicos e avaliar a integração do modo de vida caiçara e do turismo na UC. O documento intitulado “Subsídios para o Plano de Manejo do Parque Estadual de Ilhabela: inserção das comunidades caiçaras” apresentou item exclusivo para discutir a relação das comunidades tradicionais do interior e da zona de amortecimento da UC com as atividades de turismo nos territórios sobrepostos com a

área protegida. Com relação ao Canto do Ribeirão, mencionou que o contato com o turismo era estabelecido por meio da prestação de serviços de caseiro e da construção civil e, por conta da Cachoeira do Gato e outros atrativos naturais de interesse localizados no território, recebia um alto fluxo de turistas que cruzavam frequentemente a comunidade. Identificou a venda de pequenas posses, a não participação dos comunitários nas atividades de turismo realizadas pelas agências de receptivo da cidade, o crescimento desordenado da comunidade e a inexistência de infraestrutura básica. Com relação ao Canto da Lagoa, o contato com a atividade do turismo era intenso, apontando para uma grande ocupação da praia pelos bares e estacionamento dos veículos dos visitantes. Identificou a existência de conflitos fundiários e a descaracterização sociocultural, inclusive devido à intensa ocupação turística. As diretrizes para o Canto do Ribeirão apontaram para o interesse comunitário de participar das atividades de turismo, a necessidade de estruturação paisagística e dos atrativos, incluindo o ordenamento do fluxo turístico. No Canto da Lagoa, apontou-se o potencial para estruturação de *campings* e hospedarias e o fornecimento dos recursos marinhos para os bares e restaurantes locais. As recomendações gerais foram voltadas à necessidade de capacitação o associativismo e para o empreendedorismo nos segmentos: alimentação, hospedagem, monitores ambientais.

Em meados dos anos 2000, o espaço apresentava algumas transformações territoriais em virtude do atendimento ao turismo e da construção das casas de veraneio. Noffs (2007) descreveu:

Três grandes fluxos principais de turistas podem ser percebidos: O primeiro, mais intenso, é formado pelos veículos com tração nas quatro rodas (jipes e utilitários) que utilizam a estrada de terra que atravessa o espigão para chegar a Praia dos Castelhanos. Esses veículos respondem pela massa de turistas que frequenta as praias e enseadas da baía. A maior parte dos visitantes passa o dia na praia e retorna à cidade ao entardecer. Outros permanecem por mais tempo, abrigados em barracas instaladas nos campings existentes na Praia dos Castelhanos. O camping selvagem é proibido em toda a Baía dos Castelhanos por lei municipal, o que não impede muitos turistas de se instalarem em barracas próximos à barra do ribeirão dos Castelhanos (NOFFS, 2007, p. 129).

Durante sua pesquisa, Noffs (2007) identificou que já naquele momento os turistas

usavam veículos e embarcações próprios, mas a grande maioria recorria aos operadores de turismo 4x4, por meio das agências de receptivo e da hotelaria. Constatou que esses operadores se encontravam organizados por meio da Associação dos Jipeiros de Ilhabela (AJI). Para o autor ficava visível a transformação das relações que se apresentavam cada vez mais distantes do modo de vida tradicional e mais ligadas ao capital urbano que produzia um novo espaço na Praia de Castelhanos, subordinado aos negócios do turismo (NOFFS, 2007).

A atividade turística na Praia de Castelhanos passou a ser citada em diversos estudos, inclusive devido aos impactos positivos e negativos advindos da mesma. O mapeamento para implantação do saneamento ambiental nas comunidades tradicionais de Ilhabela, realizado no âmbito do Projeto Bela Ilha (2008), registrou que os bares e restaurantes eram os maiores responsáveis pela geração de rejeitos no ambiente local (PIRRÓ, 2008). E, em 2010, Mariana Pirró concluiu que “há intensa atividade de turismo diária e algumas casas de veraneio, diversos moradores trabalham no turismo e novas pessoas se mudam para trabalhar em bares e restaurantes” (PIRRÓ, 2010, p. 109).

O aumento do fluxo de turismo refletiu em transformações territoriais e problemas socioambientais em ambas as vilas caiçaras da Praia de Castelhanos, contudo, o Canto da Lagoa apresenta-se como o ambiente mais impactado. O Canto do Ribeirão, onde estão localizados a Cachoeira do Gato⁹⁷ e outros atrativos de destaque no roteiro

⁹⁷ Ainda no início dos anos 2000, o relatório de Análise da Fragilidade nas Trilhas e Levantamento e Análise da Infraestrutura para Uso Público: Parque Estadual de Ilhabela incluiu a Trilha da Cachoeira do Gato no escopo da pesquisa devido à pressão de uso exercida pelo turismo. Registrou que o local era comercializado pela maioria das agências da cidade e os próprios operadores identificavam que a visitação era massificada devido à alta frequência e à inexistência de indicadores para planejamento (SÃO PAULO, 2003). Em 2008 foram firmados os Termos de Cooperação Técnica entre a FF e o Instituto Ilhabela Sustentável (IIS) e entre a PMI e o IIS (Processo FF/AJ/nº 8003-9-13). Os documentos se complementavam e objetivaram viabilizar a implantação da Trilha da Cachoeira do Gato. Essa parceria contemplou a implantação de estruturas físicas, realizada por meio de voluntariado técnico e recursos provenientes de doações ao IIS, para atender um fluxo crescente de turistas e oferecer segurança aos visitantes. Segundo entrevista com Carlos Nunes, tratava-se de um momento delicado, pois, conforme abordado no capítulo anterior, a Estrada Perequê-Castelhanos estava em péssimo estado de conservação e as relações institucionais entre PMI e PEIb encontravam-se abaladas. Carlos Nunes mencionou que a escolha de estruturar essa trilha pautou-se na ocorrência de alguns acidentes e no desejo do IIS, estimulado pelos seus associados, de implantar a primeira trilha fora da zona urbana para ser ponto de partida das trilhas que, no futuro, completariam a volta à ilha. Durante as negociações com os representantes da comunidade, foi discutida a possibilidade da gestão local e da cobrança de visitação ser revertida à comunidade tradicional, porém, por conta da ocorrência de alguns entraves no Departamento Jurídico da PMI e a falta de vontade política do então gestor, não houve avanços nesse

de um dia comercializado pelas agências de receptivo, apresenta problemas, especialmente com relação à visita da citada cachoeira, que é a única fonte de abastecimento hídrico e, desde o aumento do número de visitantes, constituiu-se em fator de conflito.

Nos dias de hoje, o crescimento do turismo nos moldes convencionais tem se demonstrado pouco eficaz no empoderamento financeiro dos caiçaras locais. Quando realizou a pesquisa, Noffs (2007) mencionou que os caiçaras poderiam se favorecer com o turismo por meio da venda dos pescados para abastecimento dos comércios de alimentação e da hospedagem que se instalaram na praia e, aqueles que possuíam terras poderiam se beneficiar com a valorização do espaço abrindo o próprio negócio. Contudo, ao contrário daquilo previsto pelo autor, os comércios continuam concentrados nas mãos dos mesmos forasteiros protagonistas das décadas anteriores e aos moradores locais os benefícios são reduzidos, o que caracteriza o caráter exógeno e excludente desse tipo turismo.

Observa-se que o veraneio absorve mais moradores da Praia de Castelhanos para desempenhar tarefas braçais como, por exemplo, jardineiro, limpeza domiciliar, manutenção, pintura e construção civil, entre outras atividades, conforme demonstrado no dia a dia dos caiçaras, constatado durante pesquisa de campo. Esses empregos garantem parte da renda familiar que é complementada com as atividades ligadas a pesca e até mesmo a prestação de serviços nos empreendimentos locais.

Com relação aos estabelecimentos comerciais do segmento central, esses absorvem poucos caiçaras da Praia de Castelhanos, em especial o Quiosque do Alemão que

sentido e a inauguração oficial da trilha foi suspensa por motivos relacionados a paralisação do Projeto Bela Ilha. A edição 2013/2014 do Projeto de Monitoria nas Trilhas constitui na única fonte de indicadores de visita da Trilha do Gato. Os dados coletados, em 2014, durante os finais de semana e feriados entre os meses de janeiro e julho totalizou 6.644 visitantes e, em 2015, último ano do projeto, apenas nos meses de janeiro e fevereiro foram identificados 5.687 visitantes. É certo que, após a implantação da área do estacionamento, em 2017, a visita decaiu devido à desestruturação da operação padrão das agências de receptivo. Atualmente as agências de receptivo e os operadores 4x4 firmaram acordo informal com a comunidade tradicional para a visita ao local contemplar apenas a observação da queda d'água, sem o uso do poço, até a execução da obra de captação de água estar concluída. Contudo, aqueles que visitam a Cachoeira do Gato sem acompanhamento de um monitor ficam desavisados e os conflitos entre poder público, operadores de turismo 4x4 e comunidade tradicional continuam. A Cachoeira do Gato está nos *folders* de turismo institucionais e constitui em importante atrativo para quem visita a Praia de Castelhanos. Desta forma, segue nos roteiros de turismo sem prover benefícios à comunidade tradicional.

concentra a maior parte dos contratados entre os moradores da Praia Mansa e pessoas com residência na cidade e se deslocam diariamente, fator que intensifica os conflitos entre famílias e entre as Associações Amor Castelhanos e a Castelhanos Vive.

Os caiçaras da Praia de Castelhanos também estão envolvidos direta e indiretamente com o turismo por meio da prestação de serviços nas residências de veraneio, dos serviços de alimentação, com hospedarias, no desembarque do turismo marítimo, na venda do pescado, do gelo e do artesanato.

Em 2018, mapeei os estabelecimentos comerciais da Praia de Castelhanos, conforme apresentado na **Tabela 5**. Destaca-se que oito desses estabelecimentos pertencem a moradores caiçaras e a mesma quantidade pertence a forasteiros. Todavia, os empreendimentos que recebem o maior fluxo de turistas como o Quiosque do Alemão, o Marebar Restaurante e o Castelhanos Bar, localizados estrategicamente no Meio da Praia, são de propriedade de forasteiros. Estão entre os estabelecimentos mais antigos e precursores do serviço de alimentação ao turista. Resistem a sazonalidade e aos momentos de difícil tráfego na Estrada-Parque. Com os anos ampliaram as estruturas físicas para atender o crescente fluxo de visitantes. Possuem parceria com as agências de receptivo da cidade e realizam o desembarque do turismo marítimo. Parte dos funcionários tem origem em outras cidades ou mesmo na área urbana da ilha. Fixam moradia ou se deslocam diariamente para trabalhar na Praia de Castelhanos. Alguns desses funcionários constituíram família com caiçaras locais.

Tabela 5 - Relação de empreendimentos ligados ao turismo

Nome do empreendimento	Tipo de Serviço	Fundação	Vila Caiçara	Proprietário
Quiosque Canto do Gato	Alimentação	2001	Canto do Ribeirão	Forasteiro
Suítes Canto do Gato	Hospedagem	2009	Canto do Ribeirão	Forasteiro
Fábrica de Gelo Jonas	Gelo	2012	Canto do Ribeirão	Forasteiro
Quiosque do Orlandinho	Alimentação	-	Canto do Ribeirão	Caiçara
Quiosque do Alemão	Alimentação	2003	Canto da Lagoa	Forasteiro
Castelhanos Bar	Alimentação	2001	Canto da Lagoa	Forasteiro
Castelhanos Bar	Hospedagem	2012	Canto da Lagoa	Forasteiro***
Marebar Restaurante	Alimentação	2000	Canto da Lagoa	Forasteiro
Petiscaria Castelhanos**	Alimentação	1999	Canto da Lagoa	Caiçara
Chalés da Vivian	Hospedagem	2002	Canto da Lagoa	Caiçara
Canoa Quebrada	Artesanato	1999	Canto da Lagoa	Caiçara
Peixaria do Arlindo	Produtos de Pesca	2001	Canto da Lagoa	Caiçara
Camping do Léo	Hospedagem	1990	Canto da Lagoa	Forasteiro*
Pizzaria Tanaka	Alimentação	2018	Canto da Lagoa	Forasteiro
Deka Lanches	Alimentação	2014	Canto da Lagoa	Caiçara
Camping e Restaurante do Falber	Hospedagem/Alimentação	1998	Canto da Lagoa	Forasteiro
Mercearia do Luis	Mercearia	-	Canto da Lagoa	Caiçara
Bar do Daniel	Bar	-	Canto da Lagoa	Caiçara

*Administrado por caiçara

** Começou como mercearia

*** Forasteiros são pessoas com origem da área urbana de Ilhabela

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018.

Ao comparar os dados da **Tabela 5** com o mapeamento realizado por Noffs (2007), verifica-se que os empreendimentos caiçaras abriram e fecharam com regularidade e poucos resistiram a sazonalidade e conseguiram acompanhar as exigências do mercado, com investimento em estrutura e melhorias. Dentre os empreendimentos de propriedade dos caiçaras, o que apresenta maior capacidade de atendimento é a Petiscaria Castelhanos, conhecido como Bar da Vivian. No início dos anos 2000, atuou como mercearia e comercializando pescados e, nos dias de hoje, é o maior empreendimento caiçara da Praia de Castelhanos. A proprietária construiu sete

chalés e trabalha com o turismo de pernoite. Nesse caso particular a proprietária possui a terra da família regularizada na Prefeitura Municipal, devido adesão em um programa de regularização fundiária lançado no governo de Manoel Marcos, e compartilhada com duas irmãs, fato que facilitou investir em estrutura para o atendimento do turista. Outros caiçaras possuem as terras em comunhão com muitos familiares e pouco espaço físico para construção, além da dificuldade da documentação da propriedade, pois não aderiram ao programa municipal e continuam recolhendo o Imposto Territorial Rural.

Com relação aos outros empreendimentos caiçaras não mencionados acima, podem ser divididos entre aqueles que possuem participação direta com a atividade de turismo e, neste caso, aponta-se para a Peixaria do Arlindo, que abastece os restaurantes locais, a Canoa Quebrada, que realiza o comércio de artesanato e, o Bar da Vivian. Os comércios que possuem participação indireta são aqueles majoritariamente frequentados pelos moradores locais como a mercearia do Luis, o bar do Daniel, o restaurante da Deka e a comercialização do gelo.

Observa-se que o fluxo de visitantes para os *campings* resistiu ao longo dos anos e, por possuir público específico e fiel, não concorre com os chalés que foram construídos nos últimos anos. O *camping* administrado pelo Sr. Leonino (caiçara nativo) continua sendo, desde a década de 1990, o espaço que mais recebe turistas. O *camping* e restaurante do Falber, o primeiro empreendimento comercial da Praia de Castelhanos, construído pelo Sr. Canindé, foi no passado o bar mais movimentado e principal *camping*. Com os anos, a impossibilidade de realizar obras de melhorias por estar localizado em uma Área de Preservação Permanente, perdeu espaço no quesito alimentação para os empreendimentos do Meio da Praia.

Os estabelecimentos comerciais do Canto do Ribeirão apresentam menor movimento de turistas, principalmente após a implantação da área do estacionamento. Atualmente, o Quiosque do Canto do Gato, do mesmo proprietário dos Chalés do Canto do Gato, abre na temporada e alguns finais de semana do ano. Apesar da família residir no local, possuem casa na cidade e frequentemente estão conectados com a área urbana. O principal público desse bar é formado pelas embarcações particulares que encontram no porto local boas condições de desembarque. O

Quiosque do Orlandinho, caçara nativo que reside na Praia da Serraria, está arrendado para forasteiros que atualmente trabalham no Quiosque do Alemão e, encontra-se em reforma, fechado ao atendimento.

É importante destacar que dos empreendimentos do Meio da Praia apenas o Marebar possui escritura regularizada da área que ocupa. O Quiosque do Alemão e o Castelhanos Bar são posseiros em áreas tituladas. O Quiosque e Suítes do Canto do Gato e o Camping do Falber também são posseiros, porém em áreas da União. O *camping* do Leo, que apesar de ser caçara nativo, não é proprietário da área, possui um contrato para exploração da área.

Com relação a parceria entre os proprietários de agências de receptivo e os comércios caçaras, os primeiros mencionam que não direcionam seus clientes para os empreendimentos caçaras, pois esses não possuem o nível de qualidade que buscam oferecer aos turistas. A concorrência entre os empreendimentos caçaras e de forasteiros é desequilibrada quando considerada a baixa capacidade de investimento dos moradores locais e a impossibilidade de estabelecer parcerias com as agências de receptivo da cidade a fim de gradativamente investir em melhorias. A esse respeito, as observações de Noffs (2007) continuam atuais com relação à dinâmica comercial na Praia de Castelhanos: “os campings e restaurantes de propriedade dos caçaras se aproveitam do excedente de movimento dos outros estabelecimentos” (NOFFS, 2007, p. 149).

Noffs (2007) também estava correto com relação ao tipo de segmento pelos quais os moradores locais poderiam ser inseridos no turismo, assim, os estabelecimentos locais de maior tempo de funcionamento dedicam-se ao segmento da alimentação e hospedagem. Os demais moradores encontraram na venda do pescado, no transporte de turismo e na venda do artesanato uma forma de complementar a renda familiar.

Com relação ao crescimento da quantidade de empreendimentos comerciais na Praia de Castelhanos, atualizei os dados mapeados nos estudos desenvolvidos por Pirró (2004, 2008), Pirró & Mattos (2002), Noffs (2007) e São Paulo (1992, 2005a). Observa-se, na **Tabela 6**, o crescimento de empreendimentos dos segmentos de alimentação e de hospedagem, especialmente ao considerar a construção dos chalés. Por outro lado, tendo como base informação dos estudos analisados, verifica-se que

os empreendimentos dos comunitários não se mantêm ativos por muito tempo, apresentando um histórico de baixa resistência a sazonalidade e capacidade de investimento para competir com os empreendimentos do Meio da Praia.

Tabela 6 - Histórico dos empreendimentos comerciais

	1992	2002		2005		2007		2008		2018	
	forasteiro	Caiçara	Forasteiro	Empreendimentos		Caiçara	Forasteiro	Caiçara	Forasteiro	Caiçara	Forasteiro
Bar e Restaurante	1	5	3	9	-	3	5	2	5	4	6
Camping		3	2	4	-	3	2	1	2	1	1
Mercearia		1	-	-	-	-	-	1	-	2	-
Peixaria		-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Chalés		-	7	-	7	-	7	-	7	7	13
Artesanato		-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Fábrica de gelo		-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

*Com relação ao ano de 2005, o autor não especifica se os empreendimentos são de forasteiros ou caiçaras, apenas indica que dois são bares localizados no Canto do Ribeirão.

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018. Atualização baseada nos estudos PIRRÓ (2004, 2008), PIRRÓ & MATTOS (2002), NOFFS (2007) e SÃO PAULO (1992, 2005a).

Desta forma, apesar da maioria dos empreendimentos comerciais da Praia de Castelhanos pertencerem aos caiçaras, a distribuição de recursos do turismo permanece conforme descrito por Noffs (2007):

é apropriado quase que integralmente pelas agências de turismo e hotéis de Ilhabela e São Sebastião, pelos jipeiros e pelos bares, restaurantes e campings instalados na Praia dos Castelhanos. Uma diminuta fração desse dinheiro fica com os fornecedores de peixe e com os pequenos comerciantes caiçaras. Uma fração ainda menor, quase invisível, paga a mão-de-obra “desqualificada” que presta serviços para os consumidores e vendedores da mercadoria natureza. Talvez sobre algum dinheiro para o artesão que vendeu uma gamela ou uma miniatura de barco a motor (NOFFS, 2007, p.134).

Posto isso, os valores acumulados do turismo na Praia de Castelhanos continuam concentrados nas agências de receptivo, nos prestadores de serviço de turismo 4x4 e nos restaurantes do Meio da Praia. O faturamento dos estabelecimentos dos moradores é menor devido a capacidade de atendimento que possuem e, verifica-se o principal movimento durante a alta temporada e feriados prolongados, quando os demais restaurantes não conseguem absorver a alta demanda. Desta forma, entende-se que, apesar do fluxo de turismo ter aumentado exponencialmente, conforme demonstra o **Gráfico 9**, a distribuição dos recursos financeiros gerados com o turismo

na Praia de Castelhanos segue concentrada com a iniciativa privada da cidade.

Apesar da ausência de dados oficiais a respeito dos valores movimentados pelo turismo em Castelhanos, é possível, de acordo com os indicadores de visitação apresentados no **Gráfico 9**, tendo como base os dados de visitação do ano de 2017 com cerca de 79.782 turistas, e considerando um gasto médio individual de R\$ 125,00, calculado utilizando os valores vigentes em 2018, contemplando os custos do transporte (valores de comercialização das agências variam entre R\$ 70,00 e R\$ 120,00 reais) e alimentação (valor do prato feito varia entre R\$ 35,00 e R\$ 45,00) estima-se que os valores movimentados estariam em torno de R\$ 9.972.759⁹⁸ ao ano.

Figura 15 - Concentração de turistas nos restaurantes do Meio da Praia

Foto: Alain Briatte Mantchev, 2018.

Com relação a demografia e o aumento no número de residências de moradores e de veraneio, conforme abordado nos **Gráficos 10 e 11**. As segundas residências se instalaram, tanto no segmento norte, na comunidade do Canto do Ribeirão como no segmento central, em alguns dos 32 lotes do Vila Reale, como visto anteriormente.

⁹⁸ Os valores em dólar representam respectivamente US\$ 33.29, US\$18.64, US\$ 31.96, US\$ 9.32, US\$11.99 e US\$ 656.291.83 dólares americanos por pessoa na cotação realizada dia 31/07/2018.

No Canto do Ribeirão, observa-se maior venda de pequenas parcelas de terra, que demonstra a venda para sobrevivência. Totalizam oito residências de veraneio no Canto do Ribeirão, cinco residências de veraneio no Vila Reale e três residências de veraneio mais ao norte do Vila Reale, ainda no segmento central. Vale mencionar que há algumas residências moradores fixos, porém de fora da comunidade (forasteiros), contabilizando três no segmento central, duas no Canto do Ribeirão e duas no Canto da Lagoa. Esses casos se dão de três formas: a) caseiros de especuladores/posseiros e/ou proprietários, b) proprietários de residência de veraneio que se transformaram em moradores fixos e, c) proprietário imóvel construído em parcela de terra de comunitário, transferida como pagamento de serviços de regularização da propriedade.

Gráfico 10 - Comparativo das casas de veraneio nas vilas caiçaras

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em PIRRÓ (2004, 2008), PIRRÓ & MATTOS (2002), NOFFS (2007) e SÃO PAULO (1992, 2005a).

Com a atualização de campo, constatei que cinco forasteiros proprietários dos empreendimentos (**Tabela 6**), após 2008, constituíram família com pessoas de fora da comunidade tradicional e fixaram residência na Praia de Castelhanos. Verificou-se

também que algumas pessoas que tinham vínculo empregatício com os empreendimentos do segmento central se casaram com caiçaras nativos e se tornam moradores permanentes, totalizando, nas duas vilas caiçaras, cinco novas pessoas, sendo duas no Canto do Ribeirão e três no Canto da Lagoa. Outras duas pessoas não se casaram, mas também estabeleceram moradia permanente no Canto da Lagoa.

O **Gráfico 11** demonstra o crescimento demográfico na Praia de Castelhanos a partir de 1951. Conforme registrado por Pirró (2008), comparado com o histórico de habitantes do local, houve aumento populacional entre os anos de 2005 a 2008, inclusive por conta do estabelecimento da moradia permanente dos empreendedores forasteiros. Observa-se nos períodos de estagnação comercial, como, por exemplo, o período entre 2007 a 2011, a diminuição dos moradores na Praia de Castelhanos, quando as condições de tráfego da estrada não eram favoráveis ao turismo. Os levantamentos realizados nos anos de 2013 a 2018 pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Inclusão Social demonstram a continuidade do crescimento demográfico, passando de 105 habitantes, em 2013, para 124 habitantes, em 2018.

Gráfico 11 -Análise Demográfica da Praia de Castelhanos entre 1951 a 2018

Fonte: Daniella de Souza Marcondes, 2018, com base em Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Inclusão Social (2013, 2018); FRANÇA (1951); PIRRÓ (2008), PIRRÓ & MATTOS (2002), NOFFS (2007) e SÃO PAULO (1992, 2005a).

Por meio de tais dados, verifica-se que o turismo vem promovendo o crescimento populacional da comunidade caiçara. A permanência dos novos moradores pode estar relacionada à valorização dos funcionários vindos da cidade em detrimento dos caiçaras do local, assim como, tem relação com o aumento da quantidade de forasteiros que fixaram residência na Praia de Castelhanos. Tal constatação se apoia no fato dos empreendimentos de propriedade dos caiçaras se caracterizar pelo trabalho familiar.

Com base no apresentado, verifica-se que o aumento do turismo propiciou a transformação territorial e do território tradicional. De acordo com Maldonado (2001) e Furlan (2000), a organização sócio-espacial que se fixou com a sedimentação do turismo introduziu outra interação entre o uso tradicional e o uso da conservação ambiental. A nova concepção de uso do território estabeleceu conflitos, considerando que “a utilização para determinada finalidade exclui ou ao menos dificulta a realização de alguma atividade, sobretudo aquelas tradicionais caiçaras” (MALDONADO, 2001,

p. 22).

Pode-se considerar que nas comunidades onde há presença do turismo há maior descaracterização do modo de vida tradicional, uma vez que moradores passam a exercer atividades de caseiros, trabalhar em restaurantes, e em outras atividades relacionadas, e deixam de manter a relação descrita acima, de uso e manejo dos recursos marinhos e terrestres. Esse é o caso de famílias tradicionais que estão no entorno do Parque Estadual, onde é permitido a propriedade privada da terra, o comércio e exploração turística (ILHABELA, 2015, p. 399).

A cultura caiçara, assim, foi moldada pelas mudanças ligadas aos ciclos econômicos regionais, dos quais o caiçara historicamente participa e depende. No contexto local, o turismo influenciou o modo de vida do caiçara, com a inserção das atividades voltadas à prestação de serviços em meios de alimentação, hospedagem, monitoria nos atrativos naturais, transporte marítimo e construção civil. Da mesma forma, o turismo valorizou as terras incentivando a especulação imobiliária e propiciou sua comercialização para veranistas.

Assim, a fim de evitar a transferência de terras e resguardar o território tradicional dos avanços de interesses ligados ao mercado imobiliário e turismo, em 2015, se formalizou uma parceria entre SPU e MPF para dar continuidade às atividades, iniciadas, em 2013, na Baía dos Castelhanos pelo Instituto Socioambiental Guapuruvú, voltadas à demarcação das áreas da União e o reconhecimento do uso tradicional desses espaços por meio da outorga do Termo de Autorização de Uso Sustentável (TAUS).

Com base nas políticas públicas que reconhecem e respaldam os povos e comunidades tradicionais, o TAUS foi elaborado com foco na promoção da regularização fundiária das populações ribeirinhas habitantes das várzeas e das ilhas fluviais dos rios federais na Amazônia Legal, e se configura como um instrumento inédito que reconhece a moradia e o uso dos recursos naturais voltados à manutenção dos modos de vida, como direitos de garantia da posse, privilegiando o fortalecimento da coletividade.

A aplicação do TAUS na Zona Costeira do Brasil se deu inicialmente na região Sudeste, mais especificamente no Litoral Norte do Estado de São Paulo, com as

primeiras experiências aplicadas no âmbito do Programa de Ação Participativa para a Pesca (PAPP)⁹⁹ por meio do uso do instrumento para regularização dos ranchos de pesca.

Recentemente, o TAUS tem sido o instrumento utilizado para regularização fundiária de comunidades tradicionais caiçaras da mesma região, com as primeiras experiências aplicadas na Ilha do Montão de Trigo, em São Sebastião, em 2012, e nas seis vilas caiçaras da Baía dos Castelhanos e nas Ilhas dos Búzios e da Vitória, todas localizadas no arquipélago de Ilhabela, em 2015.

A outorga do TAUS, que visa o cumprimento da função socioambiental dos bens da União e do reconhecimento dos direitos das populações tradicionais, configura-se em uma política pública para o desenvolvimento econômico e social baseado na inclusão socioterritorial que parte dos princípios de valorização dos aspectos como as relações culturais com o território, a regularização da economia para subsistência, o manejo dos recursos naturais e o reconhecimento do direito à moradia.

Do ponto de vista do território esse é o um instrumento que pode garantir a permanência dos caiçaras em suas terras, assegurando a sua posse e transformando esses indivíduos de hegemonizados em agentes hegemônicos. Contudo, por se tratar de um instrumento que apresenta raras experiências em territórios costeiros do Brasil, onde os conflitos estão sedimentados no uso e ocupação das áreas de marinha voltadas ao turismo, geralmente de gestão exógena e envolver uma variedade de atores, apresenta-se com uma série de desafios na interpretação da aplicação e gestão do instrumento.

Nesse sentido, em Ilhabela, o TAUS trouxe à tona conflitos entre as vilas caiçaras na Baía dos Castelhanos, conforme dito anteriormente, resultando na fundação de uma nova associação, a Associação Castelhanos Vive, para representar os interesses exclusivos da Praia de Castelhanos. O fato da Praia de Castelhanos ser palco de intensa atividade do turismo de gestão exógena, o entendimento do instrumento sobre aspectos relacionados, por exemplo, aos direitos dos veranistas, dos forasteiros

⁹⁹ Exigência do IBAMA à Petrobras - Programa de Compensação Ambiental referente à instalação do Sistema de Produção e Escoamento de Gás Natural e Condensado do Campo de Mexilhão (PMXL-1) – Bacia de Santos (2008-2016).

proprietários dos empreendimentos, dos antigos moradores que venderam e/ou abandonaram as terras e retornaram para reivindicar as propriedades como tradicionais, da demarcação dos terrenos da União e dos respectivos desdobramentos do instrumento com relação a posse, o uso dos recursos naturais para o turismo em detrimento do uso tradicional e, por fim, da perda do território tradicional ocasionada pelo turismo sem planejamento, ainda são incipientes e intensificam os conflitos entre: a) caiçaras, b) associações, c) empreendedores forasteiros, d) veranistas, e) empreendedores locais, f) posseiros e especuladores, g) supostos proprietários de terras, h) operadores e agências de turismo e, i) poder público municipal, estadual e federal.

Por outro lado, essa articulação propiciada pela outorga do TAUS foi rica para o amadurecimento da organização comunitária, social e política e para o entendimento da importância da participação nos processos de tomada de decisão sobre o território tradicional e sobre a questão da representatividade comunitária. Com isso, verifica-se que os atores envolvidos nos processos do desenvolvimento, ligados especialmente ao mercado turístico exógeno que sempre regulou a economia interna de Castelhanos, passaram a perceber que os caiçaras ganham visibilidade nas disputas pelo uso do espaço.

No entanto, o fato de a legislação reconhecer as populações tradicionais não garante, na prática, a proteção dos caiçaras da Baía dos Castelhanos para a permanência no território e/ou os instrumentaliza para o exercício de manifestações culturais, especialmente para a porção que compreende a Praia dos Castelhanos pela presença do turismo.

Desde a outorga do TAUS, verifica-se na Praia de Castelhanos o incremento do turismo de massa nas áreas da União e o uso dos recursos naturais e do território tradicional para o atendimento de interesses exógenos. Também, verificou-se, a introdução de um conflito entre veranistas e caiçaras, inexistente até então. Esse se deu com base em questionamentos sobre a demarcação das terras da União, que em alguns casos avançou sobre a propriedade de veranistas.

Outros conflitos foram aflorados causados pela incapacidade do instrumento de identificar os responsáveis pela gestão das áreas outorgadas e delinear os

procedimentos aplicáveis quando: a) a ocorrência de casos da operação turística comercial de massa, em detrimento de atividades tradicionais e/ou de baixo impacto, b) com relação as casas de veraneio instaladas nesse litoral, muitas em área da União, não se sabe se serão desapropriadas e/ou transferidas para uso comunitário e, c) a questão da representatividade das associações locais e o reconhecimento de famílias que abandonaram as terras e retornaram depois de 2 gerações com a intenção de explorar economicamente o território. Assim muitas são as dúvidas, por isso a fragilidade do instrumento e a necessidade de entendimento claro de aplicação da função real a que o instrumento se propõe.

Com relação à outras políticas públicas vigentes no território, observa-se que apesar da revisão do GERCO-LN, Decreto nº 62.913/2017, trazer uma definição para comunidades tradicionais e, pela primeira vez, definir o conceito de territórios tradicionais (o mesmo se aplica pelo PDDSA), as críticas tecidas por Márcia Merlo (2000) durante a elaboração do primeiro documento continuam atuais: as discussões caminham no sentido de chamar atenção para o histórico-cultural, contudo do ponto de vista do folclore, para chamariz turístico, uma vez que o PDDSA e o GERCO, entre outras políticas excluem o caiçara ao não oferecer incentivos para manutenção da cultura tradicional. Assim, para a autora, o discurso se contradiz, pois o caiçara não poderia usar os recursos naturais para práticas tradicionais de baixo impacto, porém os mesmos poderiam ser usados para desenvolvimento pautado na proposta capitalista, de cunho exógeno, com base no turismo.

Posto isso, no modelo de desenvolvimento aplicado na Praia de Castelhanos a atividade turística foi sendo regradada pelo próprio mercado, firmando-se como uma atividade econômica espontânea. Desta forma, as características especiais do espaço, que inicialmente chamavam atenção dos turistas, vêm sendo substituídas, voltadas ao atendimento de um fluxo de massa com valores urbanos que exigem um conforto que a natureza não oferece e, que resulta na modificação da paisagem e do ambiente natural.

Contrapondo a esse cenário de modificações territoriais, de ineficiência no cumprimento das políticas públicas, assim como, de incipiência das leis voltadas a proteção dos interesses dos caiçaras, os moradores da Praia de Castelhanos, a partir

de 2017, começaram a desempenhar um papel mais protagonista a partir das atividades implementadas no âmbito do projeto de Turismo de Base Comunitária dos Castelhanos (TBC dos Castelhanos). Após anos de isolamento econômico, social e geográfico, começam se movimentar e perceber a importância da participação para iniciar processos de inclusão social. O orgulho de ser caiçara e da cultura tradicional fortalecem a luta pela permanência no território e o entendimento do direito de participar da gestão das atividades que ali se desenvolvem.

O projeto de Turismo de Base Comunitária dos Castelhanos nasceu de um momento em que os caiçaras estavam envolvidos em conflitos oriundos do aumento da visitação de turismo, do fortalecimento dos empreendimentos de forasteiros, do aumento da quantidade de operadores de 4x4, das dificuldades de regularização e implementação da área do estacionamento, dos conflitos da outorga do TAUS, assim como, da ausência do Estado no que tange inclusive o provimento dos direitos básicos.

Outro motivo que mobilizou para o início da iniciativa foi que, no âmbito local, iniciava-se a utilização do conceito TBC pelas agências da cidade para os passeios realizados na comunidade tradicional, enquanto uma estratégia de marketing. Por fim, buscava-se, há anos, a execução das diretrizes apontadas nas políticas públicas com relação às atividades de baixo impacto e protagonismo local que indicava para o fortalecimento das comunidades tradicionais, a exemplo do PMMA, que no Eixo Temático 4 - Comunidades Tradicionais definiu algumas estratégias e ações voltadas a necessidade de fortalecimento das iniciativas locais por meio do desenvolvimento do TBC, o manejo tradicional para manutenção do modo de vida caiçara e o fortalecimento da participação social.

O projeto foi formado por diversos profissionais que atuam em iniciativas ligadas ao turismo sustentável em Ilhabela e a nível nacional e, se efetivou por meio da parceria entre esses profissionais liberais, a Associação Amor Castelhanos e Castelhanos Vive e Ilhabela *Convention & Visitors Bureau* sob minha coordenação. Os recursos utilizados foram doados pelos Ilhabela *Convention & Visitors Bureau* e a Associação Castelhanos Vive, que utilizou fundos provenientes da área do estacionamento.

Dentre os benefícios do turismo, visto enquanto um instrumento para o desenvolvimento de base local e, baseado nos princípios expostos anteriormente,

está o fato de constituir-se como um movimento de resistência política e social, que organiza grupos sociais para luta na permanência nos territórios tradicionais com a continuidade da cultura e dificultando o desenvolvimento exógeno na expansão de localidades. Com relação à resistência de mobilidade, Acselrad (2004) entende que esses grupos resistentes também são responsáveis por reduzir a rentabilidade do capital.

Posto isso, os comunitários das vilas caiçaras do Canto do Ribeirão e Canto da Lagoa se organizaram para desempenhar atividades de experiência com os turistas. Oferecem vivências com os anciões, passeios de barco e de observação das atividades tradicionais como, por exemplo, a visita ao cerco demonstrada na **Figura 16**.

Conforme verificado nas visitas a campo e com a vivência da pesquisadora, o entendimento de que a coletividade é mais forte e que juntos podem tomar decisões sobre o território tradicional se torna presente na medida em que percebem o valor do conhecimento tradicional associado. Assim, as atividades primárias passam a ser valorizadas do ponto de vista simbólico e monetário. O turismo que transforma o território tradicional pode fortalecer o modo de vida caiçara, desvalorizado por conta da priorização do desenvolvimento exógeno.

Figura 16 - Visita ao cerco de pesca – experiência no Turismo de Base Comunitária

Foto: Alex Damico – Material de divulgação do TBC Castelhanos, 2017.

Segundo Rodrigues (2003), o TBC tem se mostrado potencialmente capaz de promover o desenvolvimento local. Assim, na Praia de Castelhanos, com o fortalecimento TBC, o desenvolvimento pode tomar outros rumos, inclusive apoiado nas políticas públicas e na recente regularização fundiária que reconhece o território tradicional e prevê o exercício de atividades de baixo impacto.

Observa-se com isso a disputa pelo uso e acesso do território simbólico caiçara, que foi transformado em mercadoria pelo modelo de desenvolvimento travestido pela conotação da sustentabilidade. A busca da autonomia se resume na resistência e ao sentimento de pertencimento que se movem em resposta à exclusão territorial e à desigualdade social.

O reconhecimento pela UC que o turismo é uma alternativa para a geração de renda deve ser seguido de estratégias práticas, como a aplicação do TAUS, a fim de minimizar o impacto negativo do turismo convencional e priorizar o TBC como alternativa para geração de renda que se baseia no manejo sustentável dos recursos

naturais e fortalece a luta contra a expropriação territorial em todas as suas formas.

Ao realizar a caracterização socioeconômica da Praia de Castelhanos, é possível identificar os atores envolvidos, inclusive em diferentes períodos, e suas variadas influências no desenvolvimento. Verifica-se no passado a grande presença de grileiros e especuladores voltados aos interesses turísticos e comerciais. Atualmente, apesar da presença dos grileiros e especuladores, em maior proporção vemos a atuação dos operadores de turismo 4x4 que ocupam a posição de controle, juntamente com os empreendimentos de forasteiros e poder público. Nesse sentido, busca-se com essa pesquisa chamar a atenção para que, o uso do território tradicional para fins mercadológicos causa conflito e introduz mudanças, assim como a criação da UC fez no passado. Ambos restringem o uso simbólico e priorizam o uso econômico dos recursos naturais.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão territorial que envolve as comunidades caiçaras é elemento de discussão em diversas instâncias. Está fortemente relacionada com o turismo e o veraneio, comumente presente nesses territórios, que se estabelece como atividades que promovem a disputa com a atual expropriação nos territórios tradicionais.

O TAUS, enquanto instrumento de regularização fundiária para a gestão em territórios tradicionais, uma vez que seus objetivos sejam aplicados de fato, pode vir a permitir o protagonismo dos povos e comunidades, contribuir para a retomada das atividades tradicionais e o fortalecimento na tomada de decisão para o uso dos recursos naturais. Contudo, para que isso se dê, o instrumento carece de dispositivos que discutam os conflitos e disputas vivenciadas em territórios onde o turismo de gestão exógena se faz presente com vistas a se adequar a realidade, em especial, da região Costeira do Brasil.

Ainda nos dias atuais, apesar da garantia da posse da terra expressa pelo instrumento, essa ainda se apresenta de forma precária e em processo de efetivação. A articulação das lideranças com agentes do Estado, como Ministério Público e gestores das Unidades de Conservação, sensíveis a sua causa, poderá definir formas de implantação, consolidação e gestão deste instrumento, inclusive buscando alternativas de instituir grupos gestores constituídos de membros locais interessados em formalizar parcerias-público comunitárias e avançar nas questões ligadas a representatividade comunitária.

A experiência da regularização fundiária em territórios caiçaras que são destacados como produtos turísticos, como no caso da Praia de Castelhanos, pode contribuir para a discussão em toda costa brasileira. Nesses casos, é fundamental analisar e reconhecer as ameaças e conflitos advindos do exercício do turismo convencional nesses ambientes para encontrar meios de priorizar a função social no uso dos recursos comuns nos territórios em questão. Novamente, a articulação mencionada no parágrafo anterior será fundamental.

Desta forma, o desafio é regulamentar o TAUS, nas porções marinha e terrestre, para o atendimento dos interesses da União e para o atendimento dos gargalos da questão

territorial que envolve as comunidades tradicionais. Deve-se levar em consideração que a responsabilidade do instrumento é de frear e/ou reduzir as atividades de gestão exógena, inclusive ligadas ao turismo convencional e, ao mesmo tempo beneficiar a legalização de empreendimentos locais para garantir a permanência dos caiçaras nesses territórios. Conforme demonstrado nessa pesquisa, caiçaras se envolveram com o turismo e o veraneio para minimizar os impactos causados com a criação da UC e o consequente cerceamento das atividades que levou ao empobrecimento e abandono das terras. Assim, é fundamental que seja levado em consideração alternativas para regulamentação com vistas a continuidade da atividade econômica do turismo.

Nesse contexto, o TBC pode ser transformado em forte aliado na efetivação desses instrumentos em territórios caiçaras, por estar pautado nas atividades tradicionais, na gestão coletiva que fortalece o modo organizacional comunitário e, especialmente, pelo turismo se apresentar enquanto atividade econômica cada vez mais presente nessas localidades. Contudo, é um caminho cheio de desafios e contradições como procurou-se apontar nesta dissertação.

O histórico de desenvolvimento da Ilhabela esteve pautado nas economias voltadas à exportação. As comunidades caiçaras se formaram a partir desse sistema de produção capitalista, contudo organizadas internamente de forma associativa. Vivendo em interação com a natureza desenvolveram características próprias baseadas nas atividades voltadas a reprodução do modo de vida. Esse aspecto, de certa forma, é visto nas vilas caiçaras da Praia de Castelhanos e tem se caracterizado como elemento para valorização local voltada a um TBC.

A criação do Parque Estadual de Ilhabela, no final da década de 1970, se por um lado, conjuntamente com a legislação ambiental vigente, teve papel importante no controle da especulação imobiliária e da mercantilização de terras na área rural da ilha, trouxe consigo a desorganização social e cultural com a desarticulação dos seus territórios simbólicos, sociais, culturais e econômicos.

Essa relação conflituosa entre o setor imobiliário, os agentes ambientais e as comunidades caiçaras resultou numa paisagem com baixa conversão de usos (de atividades tradicionais para residências secundárias), mas que mascaram a

desterritorialização caiçara. Novamente, uma leitura do TAUS voltada à localidades inseridas em realidades com a presença do turismo, em conjunto com ações voltadas ao TBC, essas comunidades caiçaras podem se reterritorializar, nessa paisagem protegida pela UC.

Contudo, o conceito de conservação aplicado em Ilhabela, assim como em muitas áreas protegidas no Brasil, priorizou a conservação da biodiversidade em detrimento da sociobiodiversidade. Como resultado disso, verificou-se o enaltecimento do atributo paisagístico natural, protegido pelo parque, como elemento central de valorização turística e imobiliária, em detrimento de novos usos atribuídos aos recursos naturais destes territórios tradicionais em questão. Assim, a partir da criação do PEIb a preservação assume papel central nos conflitos e no direcionamento das políticas públicas de desenvolvimento que valorizam a atividade turística nesses moldes preservacionistas, que só recentemente começam a ser questionados.

Os eixos dessa pesquisa abordaram os temas – território tradicional, turismo, áreas protegidas para o atendimento dos objetivos propostos. A terra, para os caiçaras, é o elo que conecta os eixos da discussão e está dotada para eles de valor simbólico e de valor comercial. Está diretamente relacionada ao uso dos recursos naturais e bens comuns que se estabelecem nessa relação conflitual. Nesse sentido, o acesso a terra, e ao território, se configuram como elemento central para uma atividade turística pautada pelo TBC.

O conflito se instala sobre o uso desse território: o sociocultural *versus* o capital. Primeiro com o desenvolvimento de especulação que atendeu exclusivamente o turismo e o veraneio pensados de maneira exógena à comunidade. A terra que não tinha dono virou propriedade individual e a propriedade individual aplicada ao capital. Com os anos os conflitos foram acirrados pelos meios de produção que necessitam dos recursos naturais e da terra como suporte para a geração de capital.

A disputa por esses múltiplos territórios toma forma quando a conservação do patrimônio natural e cultural, ou seja, do patrimônio comum, passa a ser constituído como elemento fundamental para o desenvolvimento do turismo enquanto atividade econômica com gestão exógena. O exemplo está na abertura da Estrada Perequê-Castelhanos, elemento estruturante que reconfigura o espaço antes tido como um

caminho caiçara e que recebe a função de atuar enquanto vetor de desenvolvimento do turismo convencional na Praia de Castelhanos. O turismo é acompanhado da inerente desterritorialização caiçara, que presentemente, por meio daquele instrumento, pode gerar sua reterritorialização, transformando-os em atores hegemônicos. Mas, como visto, o caminho passa pelas articulações e pela valorização dos instrumentos de empoderamento local, entre eles, o desenvolvimento do TBC.

As políticas públicas elaboradas nos âmbitos nacional, regional e local se pautam no desenvolvimento a partir do ponto de vista do observador da cidade para a paisagem e não do ponto de vista de quem habita a paisagem, ou seja, da natureza para o mundo. São os interesses externos que lutam pela conservação da natureza e fortalecem a especulação imobiliária e os interesses internos que lutam para permanecer no território reproduzindo o modo de vida tradicional e fazer parte do processo de desenvolvimento.

Assim, o poder público, a iniciativa privada e a sociedade atestam o turismo como vocação de desenvolvimento econômico. Congelam o caiçara numa pintura esquecendo que há a necessidade de regulamentação das políticas públicas, como por exemplo, do Plano de Uso Tradicional sugerido pelo PM-PEIb, para de fato reconhecer o modo de vida caiçara. Por outro lado, a ausência de regulamentação dessas políticas pode se traduzir em uma estratégia, desta forma, uma “política pública” de expulsão dos caiçaras visando outra configuração territorial que atenda as exigências do mercado consumista de espaços e paisagens.

O TAUS, recente instrumento de regularização fundiária, apresenta o reconhecimento do uso dos recursos naturais e do direito a moradia. O ineditismo deste instrumento suscita uma nova discussão sobre o território, pois traz consigo novos significados ao explicitar a função social do bem comum que devolve ao caiçara o poder de decisão, capaz de alterar a dinâmica de uso e ocupação do espaço.

De forma geral, todos os elementos mencionados se mesclam para configurar outras territorialidades na presente disputa territorial. O desenvolvimento promove a produção do território e aproxima a relação entre o turismo e a territorialidade tradicional. Há uma ligação entre o desenvolvimento realizado nos moldes convencionais neoclássicos e o desenvolvimento local que o TBC pode conectar por

meio dos territórios tradicionais e das iniciativas locais. As economias informais têm como foco as questões humanas e o uso racional dos recursos e colocam os indivíduos excluídos em posição protagonista. Esse cenário é propício para tornar o TBC num novo elemento tradicional, por complementar as atividades tradicionais e, por fim, gradativamente ser incorporado na dinâmica caiçara enquanto meio para manutenção da identidade e fonte de recursos.

A discussão deve estar voltada ao uso dos recursos naturais e como os múltiplos atores podem se relacionar de forma equilibrada, considerando os aspectos sociais e humanos da sustentabilidade, dando espaço para os caiçaras se reproduzirem socioeconômico e culturalmente ao mesmo tempo em que promovem o desenvolvimento local pautado no turismo que agrega valor ao seu modo de vida, ou seja, permitindo a eles serem protagonistas em seus territórios.

O TBC vai ao encontro do fortalecimento organizacional do caiçara e, portanto faz frente às consequências da inserção desses territórios nos modos capitalistas de produção. Atua como instrumento para o cumprimento dos objetivos de criação das áreas protegidas tanto do ponto de vista da conservação da natureza como da função social dos recursos e procura devolver ao caiçara a autonomia na tomada de decisão. O processo de implantação do TBC nos Castelhanos tem procurado ser a resposta para o início da transição do turismo convencional para o desenvolvimento local associativo que garante a permanência nas terras e a valorização dos conhecimentos tradicionais associados.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. Justiça ambiental e construção social do risco. **Desenvolvimento e meio ambiente**. Ed. UFPR, n. 5, jan/jun 2002. p. 49 - 60.

ADAMS, Cristina. As populações e o mito do bom selvagem: a necessidade de uma nova abordagem interdisciplinar. **Revista de Antropologia**, São Paulo: USP, vol. 43, n. 1, 2000a. p. 145 - 182.

_____. **Caiçaras na Mata Atlântica: pesquisa científica versus planejamento e gestão ambiental**. São Paulo: Annabume: FAPESP, 2000b.

ALIER, J. M. **O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagens de valoração**. 2ª ed., São Paulo: Contexto, 2017.

ALMEIDA, Fabiana Pureza. **Histórico de Criação das Categorias de Unidades de Conservação no Brasil**. 2014. Dissertação (Mestrado Profissional em Conservação Ambiental e Sustentabilidade). ESCOLA SUPERIOR DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL E SUSTENTABILIDADE – IPÊ. Nazaré Paulista. 2014.

ARNSTEIN, Sherry R. Uma escada da participação cidadã. **Revista de Associação Brasileira de Fortalecimento da Participação – PARTICIPE**. Porto Alegre, v. 2, n. 2, jan. 2002. p. 4 -13.

BENSUSAN, Nurit. **Conservação da biodiversidade em áreas protegidas**. 1ª ed., São Paulo: FGV, 2006.

BINDI, Gil Carlos. **Parque Estadual de Ilhabela e comunidades tradicionais: uma contribuição ao estudo das unidades de conservação**. 1997. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Pontifícia Universidade Católica - PUC, São Paulo, 1997.

BORJA, J. A participação cidadina. **Revista Espaço e Debate**. Poder local, v. 24. São Paulo: NERU, 1988.

BRANDÃO, Carlos. Desenvolvimento, territórios e escalas espaciais: levar na devida conta as contribuições da economia política e da geografia crítica para construir a abordagem interdisciplinar. In: RIBEIRO, M.T.F.; MILANI, C.R.S. (Orgs.). **Compreendendo a complexidade sócio-espacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar**. Salvador: UFBA, 2008. p.1 - 21.

_____. **Território e desenvolvimento:** as múltiplas escalas entre o local e o global. São Paulo: Unicamp, 2007.

BRASIL. **Convenção 169 sobre povos indígenas e tribais e resolução referente à ação da Organização Internacional do Trabalho.** Brasília: OIT, v. 1, 2011a.

_____. **Decreto nº 44.890, de 27 de novembro de 1958.** Declara protetoras de acordo com o artigo 11º, parágrafo único, do Decreto nº 23.793, de 23 de janeiro de 1934, as florestas nativas existentes no Município de Ilhabela, no Estado de São Paulo (Ilha de São Sebastião).

_____. **Decreto nº 6.040 de 7 de fevereiro de 2007.** Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais – PNPCT.

_____. **Lei nº 4.771 de 15 de setembro de 1965.** Institui o Código Florestal.

_____. **Lei nº 9.985 de 18 de julho de 2000.** Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC.

_____. **Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006.** Dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica, e dá outras providências.

_____. **Lei nº 13.123 de 20 de maio de 2015.** Regulamenta o inciso II do § 1º e § 4º do art. 225 da Constituição Federal, o Artigo 1º, a alínea j do Artigo 8º, a alínea c do Artigo 10º, o Artigo 15º e os §§ 3º e 4º do Artigo 16º da Convenção sobre Diversidade Biológica, promulgada pelo Decreto nº 2.519, de 16 de março de 1998; dispõe sobre o acesso ao patrimônio genético, sobre a proteção e o acesso ao conhecimento tradicional associado e sobre a repartição de benefícios para conservação e uso sustentável da biodiversidade; revoga a Medida Provisória nº 2.186-16, de 23 de agosto de 2001; e dá outras providências. 2015a.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis. **O Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza.** s.d.

_____. **Unidades de Conservação no Brasil.** v. 1, Brasília, 1989.

_____. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Secretaria do Patrimônio da União. **Portaria nº 89, de 15 de abril de 2010.** Disciplina a utilização e

o aproveitamento dos imóveis da União em favor das comunidades tradicionais, com o objetivo de possibilitar a ordenação do uso racional e sustentável dos recursos naturais disponíveis na orla marítima e fluvial, voltados à subsistência dessa população, mediante a outorga de Termo de Autorização de Uso Sustentável – TAUS.

_____. Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo. **Índice de Competitividade do Turismo Nacional**: relatório consolidado, MTUR/FGV/SEBRAE, 2015b.

_____. Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo. **Índice de Competitividade do Turismo Nacional**: 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional Ilhabela, MTUR/FGV/SEBRAE/Marca Brasil, 2011b.

BRITO, Maria Cecília W. Unidades de Conservação: intenções e resultados. 1995. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais). São Paulo, 1995.

BUARQUE, S. C. **Construindo o desenvolvimento local sustentável**: metodologia de planejamento. 4ª ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

CALVENTE, Maria del Carmen. M.H. Ilhabela - turismo e território. **Geografia (Londrina)**, v. 8, n. 1, jan./ jun. 1999. p. 29-36.

_____. M.H. **No território do Azul Marinho**: a busca do espaço caiçara. 1993. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de São Paulo – USP. 1993.

CALVIMONTES, J. U. **Bandidos na serra do mar?**: conflitos, estratégias e usos múltiplos dos recursos naturais na Mata Atlântica, São Paulo. 2003. Tese (Doutorado) Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais – IFCH – UNICAMP, 2013.

CAPUCCI, Maria Rezende. Aspectos fundiários das comunidades caiçaras. In: STANICH NETO, Paulo (Org.). **Direito das Comunidades Tradicionais Caiçaras**. São Paulo: Café com Lei, 2016. p. 105 -131.

CARESTIATO, Andréa. **Educação ambiental como estratégia de desenvolvimento local**: um estudo de caso. 2000. Dissertação (Mestrado). Programa EICOS/IP/UFRJ, Rio de Janeiro, 2000.

CARVALHO, M. C.V. O progresso da cultura e do comércio da banana no litoral paulista. **Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia**. IV, 669 - 675. Rio de

Janeiro, 1944a.

_____. O pescador no litoral Do Estado de São Paulo. **Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia**. III, 680 - 688. Rio de Janeiro, 1944b.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso Futuro Comum** (Brundtland Report), 1987.

CORIOLOANO, L. N. M. T. Turismo: prática social de apropriação e de dominação de territórios. In: LEMOS, A. I. G. de; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. América Latina: cidade, campo e turismo. **Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO**. São Paulo, 2006.

_____. A contribuição do turismo ao desenvolvimento local. In: PORTUGUEZ, A.P.; SEABRA, G.; QUEIROZ, O. T.M.M. (Org.). **Turismo, espaço e estratégias de desenvolvimento local**. João Pessoa: UFPB, 2012. p. 61-70.

_____. Os limites do desenvolvimento e do turismo. **Revista de Turismo e Patrimônio Cultural**. v.1, n 2, 2003. p. 161-170.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza. Turismo, produção do espaço e desenvolvimento desigual: para pensar a realidade brasileira. In: BARTHOLO, R.; SANSOLO, D. G.; BURSZTYN, I. (Org.). **Turismo de base comunitária: diversidade de olhares e experiências**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009. p. 92-107.

DIEGUES, A.C. Prefácio. In: STANICH NETO, Paulo (Org.). **Direito das Comunidades Tradicionais Caiçaras**. São Paulo: Café com Lei, 2016. p. 7-10.

_____. A mudança como modelo cultural: o caso da cultura caiçara e da urbanização. **Enciclopédia Caiçara**, v. 1, São Paulo: HUCITEC - NUPAUB, 2004.

_____. **Da Reserva Ecológico-Cultural (REC) à Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS): um pouco da história recente**. São Paulo: NUPAUB - USP, 2015.

_____. Etnoconservação da natureza: enfoques alternativos. In: DIEGUES, Antonio Carlos (Org.). **Etnoconservação: novos rumos para a conservação da natureza**. São Paulo: HUCITEC - NUPAUB, 2000. p. 1 - 46.

_____. **O mito moderno da natureza intocada**. 6ª ed. São Paulo: HUCITEC - NUPAUB, 2008.

_____. **Populações tradicionais em unidades de conservação: o mito moderno da natureza intocada.** n. 1. São Paulo: NUPAUB - USP, 1993. (Série documentos e relatórios de pesquisa).

DIEGUES, A. C.; VIANNA, L. P. **Conflitos entre populações humanas e unidades de conservação e Mata Atlântica.** São Paulo: NUPAUB - USP, 1995.

DIEGUES, A.C.; ARRUDA, R. S. V. (Org.). **Saberes tradicionais e biodiversidade no Brasil.** São Paulo: NUPAUB - USP: MMA, 2000.

DIXON, J.A.; SHERMAN, P.B. **Economics of protected areas: a new look at benefits and costs.** London: East-West Center, 1991.

DRUMMOND, J. A. **National Parks in Brazil: A Study of 50 Years of Environmental Policy (with Case Studies of the National Parks of the State of Rio de Janeiro).** 1988. Olympia, W.A., Estados Unidos. Dissertação (Mestrado em Environmental Science). Evergreen State College, 1988.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. **Declaração da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano.** Stockholm, 1972.

ESTEVA, Gustavo. Development. In: SACHS, W. **The development dictionary: a guide to knowledge as power.** 2ª ed., London/New York: Zed Books, 2010. p. 1 - 23.

FRANÇA. Ary. **A Ilha de São Sebastião.** São Paulo: Gráfica José Magalhães, 1951.

_____. Notas sobre a geografia da Ilha de São Sebastião. **Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros**, ano IV, n. 5, nov.1944.

FRANCINE, Roberto. **Mesa de diálogo no litoral norte de São Paulo: a questão socioambiental em disputa.** 2016. São Paulo. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais). Universidade Cruzeiro do Sul, 2016.

FURLAN, Sueli Ângelo. Lugar e cidadania: implicações socioambientais das políticas de conservação ambiental. In: **Enciclopédia Caiçara**, v. 1, São Paulo: HUCITEC - NUPAUB, 2004. p. 225 - 249.

GABEIRA, Fernando. Substitutivo ao PL 2.982/92. Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias da Câmara dos Deputados (versão 19/11/96). In: RAMOS, Adriana; CAPOBIANCO, João Paulo (Org.). **Unidades de Conservação**

no Brasil: aspectos gerais, experiências inovadoras e a nova legislação (SNUC). Resultado do seminário interno com convidados realizado nos dias 25 e 26 de abril de 1996. São Paulo: Instituto Socioambiental, 1996, p. 177-198. Documentos do ISA n. 1.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. 1ª ed., Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa**. 6ª ed., São Paulo: Atlas, 2008.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização:** do fim dos territórios à multiterritorialidade, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004a.

_____. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, set. 2004b.

IHERING, H. von. A Ilha de São Sebastião. **Revista do Museu Paulista**, v. II, São Paulo, 1887. p.129 - 164.

ILHABELA. **Decreto nº 1.738 de 1998**. Dispõe sobre a delimitação dos bairros do município.

_____. Secretaria de Desenvolvimento Econômico e do Turismo. **Plano Gestor de Turismo de Ilhabela**, 2015a.

_____. Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Conselho Municipal de Meio Ambiente. **Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica**, 2015b.

_____. Secretaria de Desenvolvimento Econômico e do Turismo. **Plano Gestor de Turismo de Ilhabela**, 2005.

_____. Secretaria de Desenvolvimento Econômico e do Turismo. **Plano de Marketing Turístico Estratégico de Ilhabela**, 2017.

_____. **Decreto nº 2.143, de 26 de março de 2010**. Dispõe sobre a sujeição das terras de domínio do Município, abrangidas pelo Parque Estadual de Ilhabela, ao disposto no Decreto 9.414/77 e outorga de sua manutenção ao Estado de São Paulo. 2010a.

_____. **Lei Municipal nº 232 de 08 de dezembro de 2003.** Dispõe sobre a prestação dos serviços de transporte em veículos utilitários com tração nas quatro rodas e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal nº 1 de 25 de maio de 1970.** Autoriza a Prefeitura a adquirir, e doar ao DER, os imóveis necessários ao 2º trecho da Estrada Perequê-Castelhanos. 1970a.

_____. **Lei Municipal nº 3 de 19 de junho de 1970.** Aprova a criação de parque para acampamento e entretenimento turístico, destinado a complementar o plano de urbanização da Baía de Castelhanos, objeto da Lei nº 28/68. 1970b.

_____. **Lei Municipal nº 4 de 19 de junho de 1970.** Aprova a introdução de benfeitorias para fins turísticos da ponta da Lagoa, a integrar o plano de urbanização da Baía de Castelhanos objeto da lei nº 28/68. 1970c.

_____. **Lei Municipal nº 5 de 10 de maio de 1968.** Declara de utilidade pública toda faixa de terreno por onde passar a estrada de rodagem que, do bairro Perequê demanda ao bairro da Baía de Castelhanos e com 12 metros de largura da dita estrada, ora em construção. 1968a.

_____. **Lei Municipal nº 28 de 21 de novembro de 1968.** Aprova o plano de urbanização e estimula iniciativas voltadas em prol do turismo, ao longo da Baía dos Castelhanos e proximidades. 1968b.

_____. **Lei Municipal nº 43 de 29 de dezembro de 1978.** Aprova plano viário no bairro Lagoa dos Castelhanos, em complemento a lei de urbanização nº 28/68.

_____. **Decreto Municipal nº 9 de 22 de dezembro de 1969.** Declara de utilidade pública áreas de terreno necessárias a abertura e implantação do 2º trecho da Estrada Perequê-Castelhanos.

_____. **Lei Municipal nº 755 de 30 de novembro de 2009.** Dispõe sobre a instituição de passaporte turístico, voucher e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal nº 488 de 03 de julho de 2007.** Modifica o § 1º do artigo 3º da Lei 232/2003, que dispõe sobre a prestação dos serviços de transporte em veículos utilitários com tração nas quatro rodas e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal nº 940 de 2000.** Estabelece áreas de especial interesse turístico para fins de ecoturismo e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal nº 874 de 1999.** Dispõe sobre a prestação dos serviços de jipes de turismo e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal nº 529 de 14 de dezembro de 2007.** Institui o Código de Posturas do município de Ilhabela e dá outras providências.

_____. **Lei Municipal nº 98, de 25 de novembro de 1980.** Dispõe sobre o patrimônio turístico, a proteção ambiental e o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ilhabela.

_____. **Lei Municipal nº 63 de 20 de dezembro de 1976.** Dispõe sobre o uso do solo no município de Ilhabela e dá outras providências.

_____. **Lei Orgânica do Município da Estância Balneária de Ilhabela de 31 de março de 1990.**

_____. Jornal Oficial da Estância Balneária de Ilhabela. **Ilhabela ganha primeira Estrada Parque do Brasil.** n. 277, Ilhabela, 13 a 31 de março de 2010. 2010b.

_____. **Lei Municipal nº 421 de 2006.** Dispõe sobre a instituição do plano diretor de desenvolvimento socioambiental do município de Ilhabela e dá outras providências.

_____. **Decreto Municipal nº 5.227 de 23 de dezembro de 2015.** Dispõe sobre a regulamentação de circulação de veículos automotores na praia de Castelhanos. 2015c.

INSTITUTO PÓLIS. **Diagnóstico urbano socioambiental.** Boletim n. 1, Ilhabela, jul./ago. 2012.

_____. Litoral Sustentável: desenvolvimento com inclusão social. **Diagnóstico urbano socioambiental:** município de Ilhabela. Relatório n. 6, fev. 2013.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL GUAPURUVU. **Relatório técnico-científico sobre a comunidade tradicional caiçara residente na Baía dos Castelhanos.** Ilhabela, 2014.

INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Boletim Geográfico.**

Brasília, ano XV, n. 137, março – abril, 1957.

IRVING, M. et al. Construção de governança democrática: interpretando a gestão de parques nacionais no Brasil. In: IRVING, Marta de Azevedo (Org.). **Áreas Protegidas e Inclusão Social**: Construindo novos significados. Rio de Janeiro: Fundação Bio-Rio Núcleo de Produção Editorial Aquarius, 2006. p. 41-75.

IRVING, M.; MATTOS, F.F.; RODRIGUES, C.G.O. Rede TAPIS (Rede Turismo, Áreas Protegidas e Inclusão Social): inovando na construção compartilhada de conhecimento. In: IRVING, M.A. et al. (Org.) **Turismo, áreas protegidas e inclusão social**: diálogos entre saberes e fazeres. 1ª ed, Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2015. p. 21 - 50.

JACOBI, Pedro. Movimento ambientalista no Brasil. Representação social e complexidade da articulação de práticas coletivas. In: RIBEIRO, Wagner Costa (Org.). **Patrimônio Ambiental Brasileiro**. São Paulo: EDUSP, 2003.

KANESHIRO, Daniela M. **Avaliação do projeto de desenvolvimento do ecoturismo na Mata Atlântica em parques no Estado de São Paulo**. 2014. Dissertação (Mestrado em Sustentabilidade na Gestão Ambiental). Universidade de São Carlos. Sorocaba, 2014.

LUCHIARI, Maria Teresa Duarte Paes. **O lugar no mundo contemporâneo**: turismo e urbanização em Ubatuba/SP. 1999. Tese (Doutorado). IFCH – UNICAMP, 1999.

MALDONADO, W. T. P. V. **Da mata para o mar**: a construção da canoa caiçara em Ilhabela (SP). 2001. 152 p. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental). Universidade de São Paulo – USP. São Paulo. 2001.

MANTCHEV, Alain Briatte. **Quel habitat en terre pour demain sur Ilhabela, Brésil? Un regard sur l'habitat traditionnel caiçara culture constructive – habitat – paysage**. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura de terra). ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE GRENOBLE, Grenoble, 2010.

MARCILIO, Maria Luiza. **Caiçara: terra e população**: estudo da demografia histórica e da história social de Ubatuba. 2ª ed., São Paulo: Edusp, 2006.

MARETTI, Claudio C.; et. al. A Participação em Planos de Gestão Ambiental: unidades de conservação de São Paulo - 1996/1998. In: **Oficina sobre Gestão Participativa de Unidades de Conservação**, SMA/ 1997.

MATTOS, CLG. A abordagem etnográfica na investigação científica. In: MATTOS, CLG. ; CASTRO, P. (Org). **Etnografia e educação**: conceitos e usos. Campina Grande: EDUEPB, 2011. p. 49-83.

MATTOS, F. F.; IRVING, M. A. Delta do Parnaíba nos rumos do ecoturismo: um olhar a partir da comunidade local. In: **Caderno Virtual de Turismo**, v. 3, n. 4, 2003.

MERCADANTE, Maurício. Uma década de debate e negociação: a história da elaboração da Lei do SNUC. In: HERMAN, Benjamin Antônio (Org). **Direito ambiental das áreas protegidas**: o regime jurídico das unidades de conservação. Forense Universitária, 2001. p. 190 - 231.

MERLO, Márcia. **Memória de Ilhabela**: faces ocultas vozes no ar. São Paulo, EDUC: FAPESP, 2000.

MONOSOWSKI, E. Políticas ambientais e desenvolvimento no Brasil. **Cadernos FUNDAP**. Planejamento e gerenciamento ambiental, 16 (9), 1989. p. 15-24.

MONTEIRO, Thiago L. Ação política e afirmação territorial: turismo de base comunitária entre os caiçaras de São Gonçalo, Paraty, Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia Econômica**, ano IV, n. 7, 2015.

MORSELLO, Carla. **Áreas protegidas públicas e privadas**: seleção e manejo. 1ª ed., São Paulo: Annablume, FAPESP. 2001.

MUSSOLINI, Gioconda. **Ensaio da Antropologia indígena e caiçara**. Edgard Carono (Org.). v. 38, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980. Coleção Estudos Brasileiros.

NOFFS, Paulo da Silva. **A disputa pela hegemonia do espaço na Baía dos Castelhanos**. Tese (Doutorado). FFLCH – USP, 2007.

OLIVEIRA, G. B. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. **Revista da FAE**. Curitiba. v. 5, n. 2, 2002. p. 37 - 48.

OSTROM, Elinor. **Governing the Commons**: the evolution of institutions for collective action. Cambridge: University Press, 1990. p. 1 – 28.

PATEMAN, Carole. **Participação e teoria democrática**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

PIRRÓ, Mariana S. Almeida. **A Baía dos Castelhanos e seus lugares: um olhar para o lugar**. 2004. 190 p. Trabalho de Graduação Individual – Departamento de Geografia, FFLCH – USP, 2004.

_____. **Relatório Socioambiental das Comunidades Tradicionais Caiçaras do Arquipélago de Ilhabela (SP): impactos do saneamento ambiental nas comunidades contempladas**. Ilhabela: Projeto Bela Ilha, 2008.

_____. **Práticas de pesquisa de campo com comunidades tradicionais: contribuições para a gestão participativa no arquipélago de Ilhabela**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

PIRRÓ, M.S.A & MATTOS, M.F. **Ilhabela: Diagnóstico Sócio-Econômico e Ambiental das Comunidades Isoladas**. São Paulo. Trabalho de Iniciação a Pesquisa. Departamento de Geografia, FFLCH – USP, 2002.

RABINOVICI, A.; IRVING, M. Participação Social e Turismo: uma perspectiva crítica sobre os projetos desenvolvidos por ONGs em áreas protegidas. In: IRVING, M.A. et al. (Org.). **Turismo, áreas protegidas e inclusão social: diálogos entre saberes e fazeres**. 1ª ed., Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2015. p. 143 - 175.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. v. 29, São Paulo: Ática, 1993. (Série temas, geografia e política).

RAIMUNDO, Sidnei. **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. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

RAIMUNDO, Sidnei; FRACALANZA, Ana Paula; JACOBI, Pedro Roberto. Governança da água em áreas turísticas: um estudo de caso do litoral norte do estado de São Paulo - Brasil. In: CHÁVEZ, Eduardo Salinas; MAURO, Cláudio Antonio Di; MORETTI, Edvaldo Cesar (Org.). **Água, recurso hídrico: bem social transformado em mercadoria**. Tupã: ANAP, 2017.

RAIMUNDO, Sidnei; HONORA, Ana Carolina. Território de direitos: abordagens interdisciplinares para a mediação de conflitos socioambientais entre comunidades tradicionais e unidades de conservação. In: PEREIRA, Diamantino (Org.). **Estudos e**

ações transdisciplinares em mudança social e participação política. Ed. Annablume, 1ª ed., nov, 2017. p. 189 - 200.

RANCAN, Gabriella Almeida. **Em busca de autonomia:** perspectivas e estratégias relacionadas a conflitos ambientais e urbanos em comunidades com sobreposição territorial ao Parque Estadual da Serra do Mar – Núcleo Picinguaba, Ubatuba, SP. 2016. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016.

RBMA (Reserva Da Biosfera da Mata Atlântica). **A Reserva da Biosfera da Mata Atlântica no Estado de São Paulo.** (Org.). COSTA NETO, J. B. Caderno, n. 5. Conselho Nacional da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, MAB-UNESCO. s/d. (Série Gestão da RBMA).

RODRIGUES, A. A. B. Turismo e desenvolvimento local: discurso e eficácia. **9º Encontro de Geógrafos da América Latina**, 2003, Mérida, 2003.

SACHS, Ignacy. As cinco dimensões do ecodesenvolvimento. In: **Estratégias de transição para o século XXI:** desenvolvimento e meio ambiente. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

SACHS, W. **The development dictionary:** a guide to knowledge as power. 2ª ed., London/New York: Zed Books.

_____. **Espaços, tempos e estratégias de desenvolvimento.** São Paulo: Vértice, 1986.

SALVATIERRA, N. M.; MAR, I. C. Construcción de servicios turísticos a nivel local em Toluca, Estado do México. **Revista Rosa dos Ventos**, vol. 4, n. 2, 2012. p.119 -135.

SANTILLI, Juliana. **Socioambientalismo e novos direitos:** proteção jurídica à diversidade biológica e cultural. Editora Peirópolis, Instituto Socioambiental e Instituto Internacional de Educação do Brasil, 2005.

SANTOS, Ivaline Dirlene dos Santos. **Ilha dos Castelhanos:** seus capitães, sua gente e seus mistérios. 1ª ed., São Paulo, 2015.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teórico e metodológico da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 6ª ed., Rio de Janeiro: Record, 2001.

SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos.** 1ª ed., São Paulo: Expressão Popular: UNESP, 2008.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Plano de Manejo do Parque Estadual de Ilhabela**, 2015.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Instituto Florestal. **Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental de Ilhabela**, 1992.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. **Atlas das Unidades de Conservação do Estado de São Paulo**, Parte I - Litoral. São Paulo: CESP, 1996a. 37 p.

_____. Secretaria do Meio Ambiente; Secretaria de Cultura. **Ilhas do Litoral Paulista**. São Paulo, 1989. 49 p.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Análise da fragilidade nas trilhas e levantamento e análise da infraestrutura para uso público: Parque Estadual de Ilhabela**, 2003.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Coordenadoria de Planejamento Ambiental Estratégico e Educação Ambiental. **Zoneamento Ecológico-Econômico: litoral norte de São Paulo**. São Paulo: SMA/CPLEA, 2005b. 56 p.

_____. Secretaria de Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. PROCESSO FF nº 1.571/2009 / NIS 1527172. **Implementação da Estrada Parque de Castelhanos no Parque Estadual de Ilhabela**. 20/08/2009. vol. 1, 2, 3. 2009a.

_____. Secretaria de Transportes. Departamento de Estrada de Rodagem. PROCESSO nº 226.607/ 1999/ DER. **Solicitação de Celebração de Convênio entre DER/SP, PM de Ilhabela e Secretaria do Meio Ambiente, para regulamentação e operação da SP 004/131 (Estrada dos Castelhanos) no município de Ilhabela**.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Projeto de Desenvolvimento do Ecoturismo na Mata Atlântica**. São Paulo, 2013a.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Instituto Florestal. **Plano de Gestão Ambiental**. Fase 1. São Paulo, 1998a.

_____. **Lei nº 10.019, de 3 de julho de 1998**. Dispõe sobre o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências, 1998b.

_____. Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Instituto Florestal. **Plano Emergencial Parque Estadual de Ilhabela**. Picinguaba, 1996b.

_____. Secretaria da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. **Resolução CONDEPHAAT nº 40, de 06 de junho de 1985**.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Instituto Florestal. **Resolução SMA nº 32 de 31 de março de 1998**, 1998c.

_____. **Decreto Estadual nº 49.215 de 07 de dezembro de 2004**. Dispõe sobre o Zoneamento Ecológico-Econômico do setor do litoral norte, prevê usos e atividades para as diferentes zonas, estabelece diretrizes, metas ambientais e socioeconômicas e dá outras providências, nos termos estabelecidos pela lei nº 10.019 de 3 de julho de 1998.

_____. **Decreto Estadual nº 53.525 de 08 de outubro de 2008**. Cria a Área de Proteção Ambiental Marinha do Litoral Norte e a Área de Relevante Interesse Ecológico de São Sebastião, e dá providências correlatas. 2008a.

_____. **Decreto nº 9.414, de 20 de janeiro de 1977**. Cria o Parque Estadual de Ilhabela e dá outras providências.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Secretaria de Transportes. **Resolução Conjunta SMA/ST nº 004 de 27 de março de 2010**. Dispõe sobre a implementação dos planos de implantação e operação da Estrada de Castelhanos, de acordo com o Decreto Estadual nº 53.146 de 20 de junho de 2008.

_____. **Decreto nº 62.913 de 8 de novembro de 2017**. Dispõe sobre o Zoneamento Ecológico-Econômico do setor do Litoral Norte, e dá providências.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Portaria Normativa FF/DE nº 191/2013**. Dispõe

sobre o sistema de cobrança de ingressos, serviços e utilização de dependências e equipamentos instalados nas unidades administradas pela Fundação Florestal. 2013b.

_____. Secretaria Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Portaria Normativa FF/DE nº 199/2013**. Altera e acrescenta dispositivos à Portaria Normativa FF/DE 74/2009, dispõe sobre a Capacidade de Carga Transitória de Veículos da Estrada Parque dos Castelhanos no Parque Estadual de Ilhabela, e estabelece providências correlatas. 2013c.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Portaria Normativa da Fundação Florestal nº 071/2008**. Estabelece critérios e procedimentos administrativos para o uso de veículos na Estrada dos Castelhanos no trecho interno ao Parque Estadual de Ilhabela. 2008b.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Portaria Normativa FF/DE nº 074/2009**. Prorroga, por tempo indeterminado, a Portaria Normativa nº 71/2008. 2009b.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Portaria Normativa FF/DE nº 211/2014**. Dispõe sobre a operação da Estrada Parque dos Castelhanos e estabelece critérios e procedimentos administrativos para o uso de veículos automotores, ciclistas e pedestres, no interior do Parque Estadual de Ilhabela, 2014a.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo. **Portaria Normativa da Fundação Florestal nº 218/2014**. Altera os artigos da Portaria Normativa FF/DE nº 191/2013, no que se refere ao sistema de cobrança de ingressos nas unidades de conservação administradas pela Fundação Florestal, 2014b.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Instituto Florestal. NOGARA, Paulo (Coord.). **Subsídios para o Plano de Manejo do Parque Estadual de Ilhabela**: inserção das comunidades tradicionais caiçaras, 2005a.

_____. **Decreto 53.146 de 20 de junho de 2008**. Define os parâmetros para a implantação, gestão e operação de estradas no interior da Unidade de Conservação de Proteção Integral no Estado de São Paulo e dá providências correlatas. 2008c.

SÃO PAULO (Município). Departamento de Cultura. ALMEIDA, A. Paulino de. O litoral norte. **Revista do Arquivo Municipal**. CXII. 1947.

SCATOLIN, Fábio Dória. **Indicadores de desenvolvimento**: um sistema para o Estado do Paraná. 1989. Porto Alegre, Dissertação (Mestrado em Economia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 1989.

SCÓTOLO, Denise. **Das canoas às voadeiras**: identidade cultural, turismo e desenvolvimento local na comunidade do Bonete de Ilhabela - SP, Brasil. 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento do Turismo). Escola de Artes, Ciências e Humanidades - EACH, 2015.

SCÓTOLO, Denise; PANOSSO NETO, A. Contribuições do turismo para o desenvolvimento local. **Revista de Cultura e Turismo**. n. 1, ano 9, fev. 2015. p. 36 - 59.

SCOTTO, G.; CARVALHO, I. C. M; GUIMARÃES, L. B. **Desenvolvimento Sustentável**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2007. (Coleção Conceitos Fundamentais).

SCOTTO, Gabriela (Org.). **Conflitos ambientais no Brasil**: natureza para todos ou somente para alguns? Rio de Janeiro: IBASE, 1997. (Projeto Meio Ambiente e Democracia).

SILVA, Christian D. R. **Cidade e natureza**: mercado imobiliário, turismo e desenvolvimento urbano em Ilhabela. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo - USP, 2009.

SIMÕES, Eliane. **O dilema das decisões sobre populações humanas em Parques**: jogo compartilhado entre técnicos e residentes no Núcleo Picinguaba. 2010. Tese (Doutorado). NEPAM – UNICAMP, 2010.

SINGER, Paul. **Globalização e desemprego**: diagnósticos e alternativas. 3ª ed., São Paulo: Contexto, 1999.

_____. **Introdução à economia solidária**. 1ª ed. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002.

SOUZA, Nali de Jesus de. **Desenvolvimento econômico**. São Paulo: Atlas, 1993.

THIOLLENT, Michel; SILVA, Generosa de Oliveira. Metodologia de pesquisa-ação na área de gestão de problemas ambientais. **Revista Eletrônica de Comunicação**,

Informação e Inovação em Saúde. Rio de Janeiro, v.1, n.1, jan. – jun. 2007. p. 93-100.

TRIPP, David. Pesquisa-Ação: uma introdução metodológica. **Educação e Pesquisa.** São Paulo, v. 31, n. 3, set.- dez. 2005, p. 443 – 466.

VALLE, Paula Fernanda do. **Conflitos e possibilidades da participação de comunidades locais na gestão do Parque Estadual da Ilha do Cardoso.** 2016 Dissertação (Mestrado). Escola de Artes, Ciências e Humanidades - EACH, 2016.

VEAL, A.J. **Metodologia de pesquisa em lazer e turismo.** São Paulo: Aleph, 2011. Série Turismo.

VIANNA, L. P. **Considerações críticas sobre a construção da ideia de populações tradicionais no contexto das unidades de conservação.** Dissertação (Mestrado). FFLCH - USP, 1996.

_____. **De invisíveis a protagonistas:** populações tradicionais e unidades de conservação. 1ª ed. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2008.

ZAOUAL, Hassan. Do turismo de massa ao turismo situado: quais as transições? **Caderno Virtual de Turismo** - Revista da COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 1 -14, 2008.

_____. **Nova economia das iniciativas locais:** uma introdução ao pensamento pós-global. Rio de Janeiro: DP&A: Consulado Geral da França: COPPE/UFRJ, 2006.

Filmes

CAIÇARA. Direção de Adolfo Celi. Ilhabela: 1950. 1h32m.

OS Donos da Ilha. Direção de Kiko Cardial. Ilhabela: 2008.

DONOS da Terra: um recorte sobre a regularização fundiária no litoral paulista. Observatório Litoral Sustentável: 2016. 16m53s.

Sites

CONCESSIONÁRIA TAMOIOS, **História.** Disponível em:

<<http://concessionariatamoios.com.br/a-rodovia/historia>>. Acesso em: 25 fev. 2018.

RBMA (Reserva Da Biosfera da Mata Atlântica). 2018. <<http://rbma.org.br/>>. Acesso em 17 fev. 2018.

UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura). 2018. Disponível em: <<http://www.unesco.org>>. Acesso em: 17 fev. 2018.

FUNDAÇÃO SOS MATA ATLÂNTICA. 2018. Disponível em: <<http://www.sosma.org.br/>>. Acesso em: 17 fev. 2018.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). 2018. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 16 fev. 2018.

APÊNDICES

Localização da Área de Trabalho

Legenda

- Edificações
- Sítio Arqueológico
- Vila Tradicional Caiçara
- Captação de Água
- Áreas de Roças/Antigas Roças
- Floresta
- Parque Estadual de Ilhabela

Convenções Cartográficas

- Curvas de Nível de 5 - 5 metros
- Limite do PEIb
- Hidrografia
- Preamar de 1831
- Estrada de Castelhanos
- Limite da A. da União

PROJEÇÃO UTM (UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR)
SIRGAS 2000

TÍTULO	prancha	página
Mapa de uso e ocupação tradicional	A	227
Baía dos Castelhanos Ilhabela/SP	Escala Numérica: 1/10.000	
Fonte IBGE: Fumest 1976 (1/5000); PMI 2000 (1/2.000); Levantamento Bela Ilha (1/500); PMI 2013 (1/500). Levantamentos de Pesquisas acadêmicas de Alain B. Mantchev e Mariana S. A. Pirró (2004-13). Levantamentos de Campo realizados pela Equipe Técnica através de Oficinas Participativas (2013-14)		
Dissertação de Mestrado Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950 Elaboração: Alain Briatte Mantchev Agosto de 2018

Localização da Área de Trabalho

São Paulo - Litoral Norte

Ilhabela / Baía dos Castelhanos

Baía de Castelhanos / Canto do Ribeirão

Legenda

Casa C. Tradicional

Rancho de Pesca

Escola

Igreja

Morador Forasteiro

Bar / Restaurante

Hospedaria

Peixaria

Convenções Cartográficas

Curvas de Nível de 1 - 1 metro

Hidrografia

Caminhos

Limite do PEIb

Preamar de 1831

Limite da A. da União

PROJEÇÃO UTM (UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR)
SIRGAS 2000

10

5

0

10

20

30

metros

TÍTULO	prancha	página
A vila caiçara do Canto da Lagoa	B	228

Baía dos Castelhanos Ilhabela/SP	Escala Numérica: 1/1.000
-------------------------------------	--------------------------

Fonte IBGE: Fumest 1976 (1/5000); PMI 2000 (1/2.000); Levantamento Bela Ilha (1/500); PMI 2013 (1/500).

- Levantamentos de Pesquisas acadêmicas de Alain B. Mantchev e Mariana S. A. Pirró (2004-13).

- Levantamentos de Campo realizados pela Equipe Técnica através de Oficinas Participativas (2013-14)

Dissertação de Mestrado

Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950

Elaboração: Alain Briatte Mantchev

Agosto de 2018

Localização da Área de Trabalho

São Paulo - Litoral Norte

Ilhabela / Baía dos Castelhanos

Baía de Castelhanos / Canto do Ribeirão

Legenda

Casa C. Tradicional	Casa Veraneio
Rancho de Pesca	Bar / Restaurante
Escola	Hospedaria
Igreja	

Convenções Cartográficas

Curvas de Nível de 1 - 1 metro	Limite do PEIb
Hidrografia	Preamar de 1831
Caminhos	Limite da A. da União

PROJEÇÃO UTM (UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR)
SIRGAS 2000

TÍTULO	prancha	página
A vila caiçara do Canto do Ribeirão	C	229
Baía dos Castelhanos Ilhabela/SP	Escala Numérica: 1/1.000	
<small>Fonte IBGE: Fumest 1976 (1/5000); PMI 2000 (1/2.000); Levantamento Bela Ilha (1/500); PMI 2013 (1/500). - Levantamentos de Pesquisas acadêmicas de Alain B. Mantchev e Mariana S. A. Pirró (2004-13). - Levantamentos de Campo realizados pela Equipe Técnica através de Oficinas Participativas (2013-14)</small>		
Dissertação de Mestrado		
Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950		
Elaboração: Alain Briatte Mantchev		Agosto de 2018

Localização da Área de Trabalho

Legenda

- Edificações
- Estacionamento
- Embarque/Desembarque
- Vila Reale
- Mesas/Cadeiras - Bares
- Bares/Restaurantes
- Hospedaria
- Camping
- Gelo
- Casa Veraneio
- Peixaria
- Artesanato
- Mirante
- Visitação Cachoeira

Convenções Cartográficas

- Curvas de Nível de 5 - 5 metros
- Hidrografia
- Estrada de Castelhanos
- Limite do PEIb
- Preamar de 1831
- Limite da A. da União

PROJEÇÃO UTM (UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR)
SIRGAS 2000

TÍTULO	prancha	página
Mapa de uso e ocupação do turismo e do veraneio	D	230

Baía dos Castelhanos Ilhabela/SP	Escala Numérica: 1/10.000
-------------------------------------	---------------------------

Fonte IBGE: Fumest 1976 (1/5000); PMI 2000 (1/2.000); Levantamento Bela Ilha (1/500); PMI 2013 (1/500).
- Levantamentos de Pesquisas acadêmicas de Alain B. Mantchev e Mariana S. A. Pirró (2004-13).
- Levantamentos de Campo realizados pela Equipe Técnica através de Oficinas Participativas (2013-14)

Dissertação de Mestrado
Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional calçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950
Elaboração: Alain Briatte Mantchev
Agosto de 2018

Localização da Área de Trabalho

Articulação

01 - Plano Diretor

02 - Plano de Manejo

03 - Gerenciamento Costeiro 2004

04 - Gerenciamento Costeiro 2017

Convenções Cartográficas

Hydrografia

PROJEÇÃO UTM (UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR)
SIRGAS 2000

TÍTULO	prancha	página
Conjunto de leis incidentes no território	E	231
Baía dos Castelhanos Ilhabela/SP	Escala Numérica: 1/50.000	
Fonte: Fundação Florestal, Secretária do Meio Ambiente do Estado de São Paulo e Prefeitura Municipal de Ilhabela		
<p>Dissertação de Mestrado</p> <p>Os conflitos decorrentes do veraneio e do turismo sobre o território tradicional caiçara na Praia de Castelhanos a partir da década de 1950</p> <p>Elaboração: Alain Briatte Mantchev</p> <p>Agosto de 2018</p>		

APÊNDICE G – Linha do tempo

ANEXOS

ANEXO B - Autorização COTEC

PROCESSO SMA N.º
INTERESSADO
ASSUNTO

EQUIPE
VIGÊNCIA

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO FLORESTAL

Rua do Horto, 931 – CEP 02377-000 – S. Paulo, SP - Brasil - Fone: (0xx11) 2231-8555
www.iflorestal.sp.gov.br

260108 – 000.104/2018
Daniella Marcondes Forbes
Encaminha o projeto de pesquisa: “O desenvolvimento do turismo na Praia dos Castelhanos: uma análise dos reflexos nas comunidades tradicionais caiçaras do Canto da Lagoa e Ribeirão do Gato”
Daniella Marcondes Forbes
Setembro de 2017 a Agosto de 2018

Carta COTEC n.º 109/2018 D09/2017 PH

São Paulo, 15 de Março de 2018

Senhora
Daniella Marcondes Forbes
Rua São José, 149
Ilhabela-SP
CEP: 11.630-000
Tel.: (12) 9-9765-9492
E-mail: d.marcondes@gmail.com

Apraz-nos informar que o projeto “O desenvolvimento do turismo na Praia dos Castelhanos: uma análise dos reflexos nas comunidades tradicionais caiçaras do Canto da Lagoa e Ribeirão do Gato”, constante do processo em referência, de autoria de Daniella Marcondes Forbes, foi aprovado para ser executado, no período de Setembro de 2017 a Agosto de 2018, na seguinte Unidade:

UNIDADE e RESPONSÁVEL	ENDEREÇO DA UNIDADE DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Parque Estadual de Ilhabela Ao responsável pela Unidade Gestora: Maria Inez Moura Fazzini Biondi	a) Sede Administrativa: Endereço: Praça Coronel Julião de Moura Negrão, n.º 115 Vila Centro Ilhabela-SP CEP: 11.630-000 Telefones para informação: (12) 3896-2585 (12) 3896-1646 E-mail: peilhabela@iflorestal.sp.gov.br Dias e horário de funcionamento: de segunda-feira a sexta-feira das 8h às 17h. Trilhas: Aberto diariamente das 8h às 17h. b) Visitação: <u>Centro de Visitantes do Parque Estadual de Ilhabela</u> Endereço: Praça Coronel Julião de Moura Negrão, n.º 115 Vila Centro Ilhabela-SP CEP: 11.630-000 Telefones: (12) 3896-2585 (12) 3896-1646 Dias e horário de funcionamento: de segunda-feira a sexta-feira das 8h às 17h. Finais de semana, feriados e alta temporada: consultar horários de funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> Com relação à realização do projeto no Parque Estadual de Ilhabela, manifestamos-nos: <u>De acordo com a execução do projeto</u>; Com relação aos resultados do projeto, as informações geradas serão de: Alta prioridade; Com relação ao planejamento da Unidade, o Parque Estadual de Ilhabela possui: Plano de Manejo; Com relação às atividades previstas pelo projeto: Plano de Manejo; <u>As seguintes colocações devem ser observadas pelos autores, por ocasião da visita a esta Unidade:</u> Apresentar esse projeto de pesquisa quando for aprovado para o Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela, verificando a data da reunião na Unidade de Conservação; Alojamento Base Operacional: Informar com antecedência data e horário pretendido para uso e respeitar o regimento. (Falar com Marcos Aurélio – Base: (12) 3896-2660); Com relação a apoio de veículo do Parque Estadual de Ilhabela é necessário consultar a escala de saída e observar a prioridade dos programas de trabalho; O uso da cozinha é compartilhado com os funcionários e cabe aos pesquisadores custear e se for o caso preparar a sua própria alimentação; Com relação ao uso de computador e telefone fixo da base operacional recomenda-se a não utilização exceto com autorização da gestão da Unidade de Conservação; O Parque Estadual de Ilhabela recomenda: antes de iniciar a pesquisa em campo na Unidade de Conservação, que o pesquisador promova uma explicação aos funcionários; Emitir declaração de apoio à pesquisa ao funcionário da Unidade que acompanhar o trabalho em campo; A cada seis meses elaborar um relatório parcial sobre o desenvolvimento da pesquisa; Apresentação do Projeto de Pesquisa no Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela; Elaboração de um banner de 1,20 x 0,90 m com informações sobre o

PROCESSO SMA N.º
INTERESSADO
ASSUNTO

EQUIPE
VIGÊNCIA

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO FLORESTAL

Rua do Horto, 931 – CEP 02377-000 – S. Paulo, SP - Brasil - Fone: (0xx11) 2231-8555

www.iflorestal.sp.gov.br

: 260108 – 000.104/2018

: Daniella Marcondes Forbes

: Encaminha o projeto de pesquisa: “O desenvolvimento do turismo na Praia dos Castelhanos: uma análise dos reflexos nas comunidades tradicionais caiçaras do Canto da Lagoa e Ribeirão do Gato”

: Daniella Marcondes Forbes

: Setembro de 2017 a Agosto de 2018

UNIDADE e RESPONSÁVEL	ENDEREÇO DA UNIDADE DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
		<p>Projeto de pesquisa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se os funcionários forem solicitados para trabalho após o expediente deverá haver um acordo previamente para encaminhamento sobre alimentação, EPI e logística; • Se o pesquisador estiver dentro da Unidade de Conservação sem apoio de veículo oficial do Parque Estadual de Ilhabela, deverá manter dentro do veículo particular ou contratado de maneira visível o Número do Processo SMA, Interessado, Assunto e Contato do Parque Estadual de Ilhabela; • Relatórios parciais e final encaminhados à COTEC devem também ser remetidos à administração do Parque Estadual de Ilhabela, para serem juntados ao acervo da Unidade.

“Projeto bem estruturado e redigido, com objetivos claros e metodologia adequada. Pretende-se realizar desse estudo de caso em duas comunidades tradicionais caiçaras da Praia dos Castelhanos-Ilhabela, envolvendo a prática do turismo. Serão utilizadas técnicas de pesquisa qualitativa como a análise de documentos, observação não participante e entrevistas.”

Por ocasião das visitas nesta Unidade, solicitamos:

1. Agendar os trabalhos de campo junto à administração da Unidade, com antecedência mínima de 15 dias, fornecendo o nome de todos os membros da equipe visitante;
2. Visitas de pesquisadores, representantes de outras instituições, convidados, pesquisadores estrangeiros, alunos, amigos, fotógrafos, imprensa, etc., não relacionados no projeto original como membro da equipe executora devem ser previamente notificadas e autorizadas pela administração da Unidade;
3. Permitir acompanhamento por pessoal da Unidade, quando o responsável pela Unidade assim estabelecer;
4. Atividades não previstas no projeto original estão vetadas, devendo ser previamente notificadas e submetidas à análise e aprovação do Instituto Florestal;
5. Atividades não previstas no projeto original, como a captura e manipulação da fauna, estão vetadas, devendo ser previamente notificadas e submetidas à análise e aprovação do Instituto Florestal;
6. Portar a licença do SISBIO/IBAMA. Quando renovada, apresentar cópia para ser anexada ao processo;
7. Somente os autores nomeados na licença do SISBIO/IBAMA poderão efetuar coletas;
8. As atividades devem restringir-se à observação de mamíferos/aves..., não sendo permitida a captura e manipulação da fauna;
9. Questionários, formulários, entrevistas orais e outras formas de abordagem de pessoal local e do público visitante devem ter o roteiro previamente submetido à ciência do responsável pela administração da Unidade;
10. Atividades de coleta de amostras da biodiversidade estão condicionadas à apresentação de cópia da licença SISBIO/IBAMA. Quando renovada, apresentar cópia para ser anexada ao processo;
11. As intervenções a serem executadas na Unidade, como colocação de placas, pregos, faixas, distribuição de folhetos, etc. devem ser previamente e formalmente autorizadas pelo responsável pela administração da Unidade;
12. Não deixar no campo vestígios da passagem no local como resíduos, buracos, embalagens, armadilhas, tambores, etc. Trincheiras e escavações devem ser seguidas de processos de recuperação, minimizando o dano local;
13. Havendo necessidade de acompanhamento por mateiros, guarda-parques, consultar a Unidade sobre possível disponibilidade, com antecedência mínima de 15 dias e;
14. Havendo necessidade de deslocamento de equipamentos, realizar por conta própria ou consultar a Unidade sobre possível disponibilidade de auxiliares, com antecedência mínima de 15 dias.

PROCESSO SMA N.º
INTERESSADO
ASSUNTO

REQUISI
VIGÊNCIA

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO FLORESTAL

Rua do Horto, 931 – CEP 02377-000 – S. Paulo, SP - Brasil - Fone: (0xx11) 2231-8555
www.iflorestal.sp.gov.br

: 260108 – 000.104/2018
: Daniella Marcondes Forbes
: Encaminha o projeto de pesquisa: “O desenvolvimento do turismo na Praia dos Castelhanos: uma análise dos reflexos nas comunidades tradicionais caiçaras do Canto da Lagoa e Ribeirão do Gato”
: Daniella Marcondes Forbes
: Setembro de 2017 a Agosto de 2018

Responsáveis por projetos com previsão de coletas devem providenciar a autorização SISBIO/IBAMA na página http://www.ibama.gov.br/sisbio/index.php?id_menu=205. Obtida a autorização, encaminhar cópia à Comissão Técnico-Científica – COTEC para ser anexado no processo respectivo. A partir de janeiro de 2008, toda e qualquer forma de coleta nas UCs deverá ser formalmente licenciada pelo SISBIO/IBAMA.

Conforme estabelece a Portaria do Diretor Geral de 23/01/90, e cientificado à V. Senhoria **nos Termos de Compromisso e de Responsabilidade assinados em 20/09/2017**, há necessidade de encaminhar à COTEC, um relatório anual, no mês de **Dezembro de cada ano**. Nos relatórios assinalar a área de estudos em GPS/coordenadas geográficas.

Relatórios parciais e final encaminhados à COTEC devem também ser remetidos à administração das Unidades de Conservação, para serem juntados ao acervo da Unidade.

Cópia da dissertação, tese, artigos, resumos em eventos científicos e outras formas de publicações podem ser apresentados como relatório parcial e final. Não havendo possibilidade de cópias, solicita-se o encaminhamento da(s) referência(s) bibliográfica(s), que possibilite(m) o acesso a todas as informações geradas no projeto.

A utilização para outros fins que não seja a pesquisa científica, de fotografias, imagens, vídeos e outras mídias registradas nas Unidades a título deste projeto devem ser objetos de termo específico, conforme a Portaria CINP, de 09/02/1999, publicada no DOL de 10/02/1999.

Esta aprovação não implica em suporte financeiro de qualquer natureza por parte do Instituto Florestal. A participação e ou auxílio financeiro por parte do Instituto Florestal, quando houver, deverá ser detalhado e formalizado através de contratos, convênios e outros instrumentos legais pertinentes, cuja cópia deve ser juntada ao presente processo.

Para qualquer informação ou eventualidade, colocamo-nos à sua inteira disposição.

Por prestigiar a nossa instituição, agradecemos.

Atenciosamente,

Israel Luiz de Lima
COTEC - Comissão Técnico-Científica
Instituto Florestal
Rua do Horto, nº 931
02377-000 - São Paulo - SP
Fone: (011) 2231- 8555 – Ramal 2071 Fax: Ramal 2220
cotec2@gmail.com
cotec@if.sp.gov.br

ANEXO C- Autorização Plataforma Brasil

USP - ESCOLA DE ARTES,
CIÊNCIAS E HUMANIDADES
DA UNIVERSIDADE DE SÃO

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: O desenvolvimento do turismo na Praia dos Castelhanos: uma análise dos reflexos nas comunidades tradicionais caiçaras do Canto da Lagoa e Ribeirão do Gato

Pesquisador: DANIELLA MARCONDES FORBES

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 82099317.0.0000.5390

Instituição Proponente: Escola de Artes, Ciências e Humanidades - EACH/USP

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 2.500.716

Apresentação do Projeto:

A criação das unidades de conservação, que seguiu o modelo americano de preservação, especialmente nas áreas úmidas do Hemisfério Sul, não permitiu a presença de moradores no seu interior, impactando na vida de milhares de pessoas. As populações tradicionais, anteriormente residentes desses ambientes, devido à um relativo isolamento, desenvolveram modos de vidas particulares com dependência direta nos recursos da natureza. A aceitação da permanência das populações tradicionais nas áreas protegidas se dá, a partir da década de 1980, com o reconhecimento da sua importância para a proteção dos recursos naturais e do etnoconhecimento. Nos anos 1990, os territórios tradicionais, na sua totalidade inseridos em áreas de grande fragilidade natural e dotados de imensurável riqueza histórico-cultural, presenciaram na mesma velocidade que o crescimento do setor de serviços, o aumento do fluxo turístico, a transformação do uso do espaço tradicional e da economia local, intensificando as mudanças nas relações sociais e territoriais. Na Praia de Castelhanos, os conflitos destas novas relações demonstram a disputa pelo espaço e pelo investimento de capital externo no fomento às atividades ligadas ao turismo. Da mesma forma que a face urbana de Ilhabela presenciou, a partir da década de 1950, gradativamente, os sintomas negativos do turismo, as comunidades tradicionais vivenciam as transformações nos dias atuais. A pesquisa é de abordagem qualitativa exploratória de caráter explicativo. A investigação do objeto desse estudo será realizada por meio do estudo de caso nas

Endereço: Av. Arlindo Bettio, nº 1000

Bairro: Ermelino Matarazzo

UF: SP **Município:** SÃO PAULO

Telefone: (11)3091-1046

CEP: 03.828-000

E-mail: cep-each@usp.br

USP - ESCOLA DE ARTES,
CIÊNCIAS E HUMANIDADES
DA UNIVERSIDADE DE SÃO

Continuação do Parecer: 2.500.716

duas comunidades tradicionais caiçaras da Praia dos Castelhanos - Canto da Lagoa e Canto do Ribeirão. Para o alcance dos objetivos serão utilizadas técnicas de pesquisa qualitativa como a análise de documentos, observação não participante apoiada em entrevistas.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Analisar o desenvolvimento local e os conflitos sob a perspectiva das transformações territoriais e socioeconômicas resultantes da atividade do turismo, a partir da década de 1950, nas duas comunidades caiçaras da Praia dos Castelhanos.

Objetivo Secundário:

- Analisar o turismo na Praia dos Castelhanos interpretando os cenários do passado e presente;
- Analisar a percepção da população tradicional com relação ao desenvolvimento local para compreender em qual medida o turismo representa uma expectativa econômica e de inserção social;
- Avaliar o impacto do turismo e das políticas públicas municipais e estaduais no território tradicional;
- Identificar os conflitos gerados pela disputa de uso e apropriação do território;
- Identificar e analisar os elementos que influenciam a participação das comunidades e os diferentes níveis de participação.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

Com relação aos riscos, pode-se considerar os mesmos mínimos uma vez que os líderes comunitários obtiveram apoio da associação de bairro para responder as questões que serão propostas. Para minimizar quaisquer riscos das dimensões moral, intelectual, social e cultural foram tomadas providências como a determinação de apresentar os questionário de pesquisa dias antes da entrevista para análise da coletividade, desta forma a decisão será conjunta para a realização da entrevista.

Benefícios:

Os benefícios da pesquisa então relacionados a análise do desenvolvimento do turismo para ampliar a discussão com relação aos impactos positivos do turismo na comunidade tradicional e os impactos negativos tendo como parâmetro as transformações ocorridas com a intensificação da

Endereço: Av. Arlindo Béttio, nº 1000

Bairro: Ermelino Matarazzo

UF: SP

Município: SAO PAULO

CEP: 03.828-000

Telefone: (11)3091-1046

E-mail: cep-each@usp.br

USP - ESCOLA DE ARTES,
CIÊNCIAS E HUMANIDADES
DA UNIVERSIDADE DE SÃO

Continuação do Parecer: 2.500.716

atividade turística nas últimas décadas, visando produzir informações que levem a inclusão social e o desenvolvimento local sustentável.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se de pesquisa qualitativa a ser desenvolvida junto a comunidade da Praia de Castelhanos. Localizada a leste da Ilha de São Sebastião, a Praia dos Castelhanos, área de estudo deste trabalho, está inserida na Baía dos Castelhanos, que também abriga as praias Vermelha, Mansa, Figueira e Sombrio. É a maior praia de todas na baía e a única com acesso pela Estrada-Parque dos Castelhanos sendo as demais acessadas por trilha ou por barco a partir da Praia dos Castelhanos ou da face do canal - parte urbana da ilha. São aproximadamente 75 famílias que residem na Baía dos Castelhanos e 40 destas famílias estão nas duas vilas caiçaras (Comunidade do Ribeirão e Comunidade da Lagoa), ambas localizadas, respectivamente, nas extremidades Norte e Sul da Praia dos Castelhanos. Segundo dados coletados pelo Parque Estadual de Ilhabela, a Praia dos Castelhanos recebe em média, 80 mil turistas/ano, que visitam os atrativos naturais do local e desfrutam nos quiosques da praia. O turismo praticado é espontâneo e, até o presente, ocorre com um baixo nível de organização, portanto com mínima participação dos atores locais. Mediante os conflitos gerados nos territórios tradicionais devido ao crescimento e fortalecimento da atividade do turismo e, a ameaça de transformação desses espaços em mega projetos de turismo de massa, essa pesquisa tem como objetivo analisar o desenvolvimento local e os conflitos sob a perspectiva das transformações territoriais e socioeconômicas resultantes da atividade do turismo, a partir da década de 50, nas duas Comunidades caiçaras da Praia dos Castelhanos. Essa proposta é posta para entender como se dão as relações conflituosas e de que maneira a comunidade tradicional participa do processo de desenvolvimento local.

A pesquisa é de abordagem qualitativa exploratória de caráter explicativo. A investigação do objeto desse estudo deverá ser realizada por meio do estudo de caso nas duas comunidades tradicionais caiçaras da Praia dos Castelhanos - Canto da Lagoa e Canto do Ribeirão. Para o alcance dos objetivos serão utilizadas técnicas de pesquisa qualitativa como a análise de documentos, observação não participante apoiada em entrevistas. Os resultados desta pesquisa visam contribuir para o fomento da discussão sobre o desenvolvimento do turismo nos territórios tradicionais caiçaras e identificar o nível de envolvimento dessas populações nas atividades, assim como nos processos de tomada de decisão.

Endereço: Av. Arlindo Bétio, nº 1000

Bairro: Ermelino Matarazzo

CEP: 03.828-000

UF: SP

Município: SÃO PAULO

Telefone: (11)3091-1046

E-mail: cep-each@usp.br

USP - ESCOLA DE ARTES,
CIÊNCIAS E HUMANIDADES
DA UNIVERSIDADE DE SÃO

Continuação do Parecer: 2.500.716

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

A pesquisadora apresentou a Carta de Autorização para a coleta de dados assinada pelo presidente da Associação Castelhanos Vive e o TCLE para os participantes.

Recomendações:

Não há recomendações.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Não há pendências.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_997368.pdf	11/01/2018 11:57:30		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	termo_de_livre_concentimento_11_01_2018.pdf	11/01/2018 08:49:00	DANIELLA MARCONDES FORBES	Aceito
Outros	autorizacao_coleta.pdf	08/01/2018 21:26:01	DANIELLA MARCONDES FORBES	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_Pesquisa_Comite_Etica_V8_1_18.pdf	08/01/2018 21:24:42	DANIELLA MARCONDES FORBES	Aceito
Outros	cartaassinada.pdf	18/10/2017 08:36:29	DANIELLA MARCONDES FORBES	Aceito
Folha de Rosto	caparosto.pdf	18/10/2017 08:20:36	DANIELLA MARCONDES FORBES	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Av. Arlindo Béttio, nº 1000

Bairro: Ermelino Matarazzo

UF: SP

Município: SÃO PAULO

CEP: 03.828-000

Telefone: (11)3091-1046

E-mail: cep-each@usp.br

USP - ESCOLA DE ARTES,
CIÊNCIAS E HUMANIDADES
DA UNIVERSIDADE DE SÃO

Continuação do Parecer: 2.500.716

SAO PAULO, 19 de Fevereiro de 2018

Assinado por:
Beatriz Aparecida Ozello Gutierrez
(Coordenador)

Endereço: Av. Arlindo Bétio, nº 1000

Bairro: Ermelino Matarazzo

CEP: 03.828-000

UF: SP

Município: SAO PAULO

Telefone: (11)3091-1046

E-mail: cep-each@usp.br

ANEXO D - Autorização das Entrevistas

7/23/2018

Gmail - Informações mestrado

Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

Informações mestrado

IIS - Carlos Nunes <carlos.nunes@iis.org.br>
Para: Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

7 de julho de 2018 15:15

Dani,

troque IF por FF.

Ao invés de desejo pessoal (parece que foi só meu), altere para desejo do IIS estimulado pelos seus associados

a gestão local da cobrança esbarrou na burocracia do Jurídico da prefeitura e na falta de vontade política de seu gestor

[Texto das mensagens anteriores oculto]

--

Carlos Nunes

about.me/Carlosnunesilhabela

7/23/2018

Gmail - Entrevista Mestrado

Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

Entrevista Mestrado

Carolina Bio Poletto <carolinabiopoletto@gmail.com>
Para: Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

10 de julho de 2018 23:42

Oi Dani!

Os trechos estão OK. So ficou uma dúvida: no trecho entre aspas diz q a discussão se deu em dois momentos (2007 e 2013) e na sequência diz q nesse momento foram discutidos os direitos e deveres.... Não fica claro qdo foi essa discussão, podendo parecer q foi em 2013. E foi antes do decreto da estrada!

Tlz se colocar na segunda frase "foi nesse período..." ou ao final acrescentar "culminando na publicação do decreto da estrada parque." Entendeu?

Só esse detalhe.

Quer coisa me liga ou manda whats.

Bjs e Boa sorte

7/23/2018

Gmail - Entrevista Mestrado

Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

Entrevista Mestrado

Fabio Olmos <f-olmos@uol.com.br>
Para: Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

12 de julho de 2018 11:54

Oi Dani.

Tudo bem aqui e espero que o mesmo com vc. Estou de acordo com tudo que está escrito. Para deixar mais claro, vc pode usar "primeiro gestor residente no município".

Abs

F

7/23/2018

Gmail - Entrevista Mestrado

Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

Entrevista Mestrado

Nilce Signorini <nilcesignorini@uol.com.br>
Para: Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

7 de julho de 2018 19:19

Boa noite

Retirei "denominada trilha"

abraços

Nilce Signorini

7/23/2018

Gmail - Entrevista Mestrado

Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

Entrevista Mestrado

Wanda Terezinha Passos de Vasconcellos Maldonado <wandmald@usp.br>
Para: Daniella Marcondes <d.marcdes@gmail.com>

15 de julho de 2018 22:18

Olá Dani,

Fiz pequenos ajustes. Veja se está bom.

Bom trabalho para você!

bj

Realizado entre os anos de 1995 e 2006 o PPMA significou a implantação de novos procedimentos de planejamento e gestão com foco na construção, em conjunto com a sociedade, dos critérios de uso e gestão, além da melhoria na estrutura física, com a aquisição de equipamentos e veículos. Segundo Wanda Maldonado^[1], graças ao quadro técnico qualificado do Parque Estadual de Ilhabela e à existência de alguns estudos no âmbito local como, por exemplo, o Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental de Ilhabela (1992), o PEIb foi selecionado como piloto para elaboração da primeira fase do Plano de Gestão Ambiental (PGA), durante os anos de 1996 a 1998 (SMA, 1998; MANETTI; *et al*, 1997, p. 11; MALDONADO, 2001)

ANEXO E - Atas das reuniões da Câmara Técnica de Ecoturismo

MEMÓRIA DA 7ª REUNIÃO

	CÂMARA TÉCNICA ECOTURISMO
Data	16/09/2015
Pauta	Reunião Extraordinária – 2 Visita Técnica e reunião para regras de uso do estacionamento dos Castelhanos
Responsável pela memória	Daniella Marcondes, Halph Alberghini, André Venco

Participantes	
1. Marcelo Oliveira	2. Marcelo Sapinho (Peib)
3. Daniella Marcondes	4. Aurélio Rufo Silva (Sectur)
5. André Venco	6.
7. Halph Alberghini	8. Angelica de Souza
9. Joana Fava Alves (Peib)	10. Aline de Souza
11. Laurinda Maria de Moraes	12. Simone dos Santos
13. Jairo de Souza	14. Vivian Gonçalves de Souza
15. Luana Costa Cristo	16. Luis Santos
17. Maria Helena de Souza	18. Wanderlei dos Santos

Resumo:

Sétima reunião da CT Ecoturismo de 2015.

A reunião foi realizada na Praia dos Castelhanos com a Comunidade Tradicional.

A CTEcoturismo apresentou a pauta da reunião se colocando como apoiadora das ações para estruturação da área para estacionamento com a gestão da comunidade e do ordenamento da visitação na praia.

As devolutivas da reunião passada são: a Sectur irá verificar o status da doação de material para a construção da cancela e dos mourões do estacionamento e foi oferecido pelo Valtinho da PMI ajuda das máquinas da Prefeitura para a limpeza da área do estacionamento já que a PMI está

fazendo a manutenção da Estrada-Parque com a patrol e deve estar na área do estacionamento em 20 dias.

O objetivo desta reunião foi discutir as regras de uso da área de estacionamento e sua operação. Assim os membros da comunidade, comerciantes e segundos moradores apresentaram diversas situações para que se chegasse nas excessões e regulamentação do uso da área de estacionamento e circulação interna de veículos. Tal ação visa a diminuição da travessia de veículos pelo rio e criação de um receptivo turístico para orientar fluxo de turistas na praia. Entende-se aqui por receptivo turístico uma estrutura de apoio para o trabalho dos monitores.

O Ronaldo, representante da Secretaria do Meio Ambiente da PMI informou aos presentes que para iniciar qualquer atividade no estacionamento, seja um mutirão para limpeza da vegetação, instalação de cancelas, implantação de sinalização de apoio, cobrança de estacionamento ou construção de receptivo turístico em área sob jurisdição da PMI é necessário obter as autorizações e a aprovação do Prefeito, sob o risco se serem notificados por supressão de vegetação, invasão de espaço público e atividade comercial irregular.

Joana colocou como o Parque Estadual pode contribuir no processo incluindo como mais um item das Regras de Conduta dos Operadores da Estrada o compromisso da utilização do estacionamento. Deverá ser desenvolvido, em parceria com a Associação dos Receptivos de Turismo e Secretaria de Turismo, um documento chamado de TERMO DE COMPROMISSO que será solicitado aos operadores de turismo no processo de cadastramento do veículo no Peib. A proposta é que os operadores da Estrada-Parque assinem este Termo de Compromisso aceitando o novo item nas Regras de Conduta e colocando-se cientes de que devem respeitar o acordo pactuado na comunidade. Assim os operadores que descumprirem a Normativa estarão sujeitos ao descredenciamento pelo Peib mediante a apresentação de provas

como fotografias e denúncias via Associação dos Receptivos de Turismo. Outra contribuição do Parque é disponibilizar os funcionários da guarita para orientar o visitante que estacione o veículo antes do rio.

André propõe que haja uma parceria com os operadores de turismo para o transporte interno nos casos de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Os operadores de turismo acordaram em fazer um revezamento assim cada dia um operador diferente oferecerá esse apoio. Tal ação pode ser chamada de Jipe Acessível. Futuramente esse jipe deverá ser pago pelo serviço prestado à comunidade e/ou pertencer à comunidade. Serão disponibilizadas cadeiras de roda que já estão na comunidade para o transporte de travessia do rio.

Joana coloca que a lista de moradores da comunidade deverá ser revista e solicita a Angélica que ajude o Marcelo Sapinho nesse trabalho. Assim a CTEcoturismo solicitará o apoio da Associação Comercial e produzir carteirinhas de identificação para cada morador.

Ficou claro que para o sucesso da ação o CONTROLE SOCIAL e o uso do bom senso em algumas situações serão de extrema importância. Ou seja, os operadores de turismo se comprometem a estacionar o jipe antes do rio mas não podemos impedir a passagem dos carros de turistas e visitantes e sim trabalhar com a conscientização destes usuários.

Deverá ser feito um trabalho de capacitação dos monitores da área de estacionamento para estarem aptos a explicar as razões que levaram a comunidade a construir as regras de uso da praia.

Mesmo assim foi colocado por vários moradores, operadores de turismo e proprietários de comércio que o grande desafio são os moradores de Ilhabela

que não respeitam as regras, como ocorreu na última tentativa de implantação do estacionamento. Neste caso, foi acordado que não entraremos em confronto e que através do trabalho de sensibilização essas pessoas se sentirão naturalmente constrangidas.

Quanto aos proprietários de comércio foi sugerido que seja pactuado que todos estimulem os seus clientes a parar antes do rio e caso isso não aconteça solicitar que os mesmos retornem o estacionamento pois são regras da praia. Foi sugerido lançamento de uma campanha onde os comércios apoiadores teriam uma placa nos estabelecimentos CARRO NA PRAIA EU NÃO APOIO.

Segundo funcionários do Departamento de Trânsito, que estavam a passeio, portanto não representaram o Departamento, a respeito da sinalização de trânsito na praia foi nos esclarecido que se a via da orla for uma SP poderiam ser instaladas placas de proibido estacionar. Porém, não está claro se é uma rua cadastrada sendo necessário um levantamento junto a PMI.

A ação de limpeza e implantação do estacionamento que havia sido marcada para o DIA MUNDIAL DE LIMPEZA DE RIOS E PRAIAS, dia 19/09/15, foi cancelada pois a maioria da comunidade já havia sido designada para outros lugares e também porque foi definido que o grupo fará uma reunião com o Prefeito para apresentar os trabalhos desenvolvidos até o presente momento.

REGRAS DE USO DA ÁREA DO ESTACIONAMENTO E ORDENAMENTO DA CIRCULAÇÃO INTERNA DA PRAIA:

OPERADORES DE TURISMO

1- A Associação de Receptivo de Turismo deverá assinar um termo de compromisso aceitando a regra de conduta e se colocando cientes de que devem apresentar ao Peib provas (fotografias) dos condutores que desrespeitem a Normativa de Boas Condutas. Assim os operadores de turismo

que descumprirem o acordado de estacionar antes do rio podem ser descredenciados pelo Peib perante a apresentação de provas.

2 - Os operadores de turismo terão um carro do lado da praia fazendo o JIPE ACESSÍVEL

PRESTADORES DE SERVIÇO

3 – Autorizados a cruzar o rio os Prestadores de Serviços (Ex: manutenção orelhão e placa solar, gás, dedetizadoras, etc) e serviços públicos (caminhão de lixo, carros da PMI e Peib.

COMÉRCIOS

4 - poderão passar pelo rio apenas carros à trabalho carregados e deverão permanecer no estacionamento dos comércios.

5 – os funcionários dos comércios deverão deixar seus veículos no estacionamento antes do rio.

MORADORES

6 - Para passar na guarita com veículo fora do horário deve ter a carteirinha de morador e a lista atualizada;

7 – os amigos dos moradores (visitantes/convidados) deverão permanecer com os carros no estacionamento e só poderão atravessar o rio após as 18h, e estacionar os veículos na residência. O proprietário da residência é responsável pelo seu visitante e sua conduta e cumprimento das regras.

VISTANTES

8 - No caso das hospedagens (camping e pousadas) deverá ser fornecida uma senha diferenciada dos carros do estacionamento que os permitem estacionar na hospedaria contratada sendo que o proprietário da hospedaria ficará

responsável pelo cumprimento das regras. Esse veículo não poderá em nenhuma hipótese transitar pela praia a não ser no seu retorno. O proprietário estará sujeito a sanções caso seus hóspedes não respeitem as regras.

9 – O veículo deverá ter uma identificação explícita, por exemplo, um TRIÂNGULO VERMELHO SOBRE O CARRO, para ficar claro aos outros visitantes que estão na praia que se trata de uma exceção autorizada,

10 - Outro caso das hospedarias refere-se aos visitantes que originalmente planejam passar o dia na praia e resolvem pernoitar. Estes deverão ter seus carros no estacionamento até as 18 horas quando estarão autorizados a atravessar o rio e estacionar o veículo na hospedaria estando desta forma ciente das regras estipuladas acima. Neste caso, o proprietário da hospedaria deverá ir pessoalmente liberar a passagem do veículo com o responsável pelo estacionamento.

Encaminhamentos:

- 1 – Marcar reunião com o Prefeito, CTEcoturismo e Associação dos Moradores;
- 2 – Doação de material de construção pela PMI para cancelas;
- 3- Produção da comunicação visual final Halph+ impressão da comunicação visual;
- 4- Carol e Luana produção dos textos placas e capacitação dos monitores;
- 5 – Levar ata para aprovação da comunidade. Esta reunião será realizada no Canto do Gato.
- 6 - Construção e estruturação de um programa de diretrizes ecoturísticas pela CT ECOTURISMO com a Comunidade dos Castelhanos.

MEMÓRIA DA 3ª REUNIÃO

	CÂMARA TÉCNICA ECOTURISMO
Data	23/06/2016
Pauta	<ul style="list-style-type: none"> - Demandas de Ilhabela levantadas na Câmara Temática de Turismo Sustentável a serem apresentadas no dia 30/06/2016 na "Mesa de Diálogo-Conselhão de UCs;", que fará encaminhamentos para a Câmara de Compensação Ambiental-CCA da Secretaria do Meio Ambiente - SMA do Estado; - Minuta de Roteiro de denúncias; - Questionário do visitante; - Propostas de sanções gradativas (mais brandas) a serem aplicadas antes do descredenciamento (previsto na atual PN FF/DE 211-2014).
Resp.mem ória	Humberto Machado

Participantes	
1. Humberto Vianna Machado (PEIb)	2. Edson M. Lobato (I. Polis)
3. Maria C. Bianchini	4. Alex T. Damico (CTEcoturismo)
6. Michael Coleman (IC\$VB)	7. Marcelo B. Oliveira (Caçara Turismo)
8. Sérgio Heitor Marques (SECTUR)	9. Daniel Lopes (Ass. Bonete Sempre)

Resumo:

A reunião se iniciou com Edson M. Lobato explicando sobre o trabalho desenvolvido este ano na Câmara Temática de Turismo Sustentável, que através de um processo participativo envolvendo vários e diferentes atores ligados ao turismo do Litoral Norte de São Paulo produziram uma *Carta Aberta* contendo as demandas levantadas por esta parcela representativa da sociedade para o turismo regional;

Edson pontua que uma das demandas mais importantes levantadas para Ilhabela é o projeto de monitoria nas trilhas, informando que cada Unidade de Conservação terá dez minutos na Mesa de Diálogo para apresentar seus projetos;

PEIb explica que verbas da Câmara de Compensação Ambiental não podem ser utilizadas para custeio, ou seja, a liberação de verba da Câmara para simples contratação de mão de obra, dificilmente será deferida e que a

contratação de monitores ambientais deve ser os meios para construção de produtos turísticos (elaboração de índices por exemplo) e não a finalidade;

PEIb explica ainda que projetos com enfoque regional têm maiores chances de acessar verbas da CCA;

Edson inicia uma explanação em ppt de como deve ser organizada a estrutura dos assuntos a serem apresentados na Mesa de Diálogo no dia 30/06;

Alex T. Damico, como representante da CTEcoturismo, Trade Turístico e Sociedade Civil é indicado para montar uma apresentação em ppt e ser o interlocutor. PEIb é indicado para ajudar na montagem e SECTUR na disponibilização dos índices econômicos para compor o orçamento.

Dando continuidade às pautas, PEIb apresenta minuta de Roteiro de Denúncias e explica que este modelo se aplicará a todos os usuários da Estrada Parque, SP-004/131;

Na sequência, PEIb apresenta um modelo de questionário do visitante e reforça que a aplicação dos mesmos deve ser feita por pessoas neutras;

Por fim, PEIb expõe proposta de alteração da PN FF/DE 211/2014 com sanções gradativas (mais brandas) a serem aplicadas antes do descredenciamento da agência, condutor ou monitor ambiental;

Sergio Heitor comenta que da forma como a redação da proposta de alteração da PN FF/DE 211/2014 está escrita, em alguns casos, não será tão fácil identificar se o responsável pela infração é a agência, o condutor ou o monitor ambiental, comentando que as infrações devem ser classificadas e relacionadas a cada ator específico envolvido no processo;

Sergio sugere sanções sobre o veículo e também estudar a possibilidade de exigir INMETRO anualmente;

Ainda, Sergio defende que após o primeiro descredenciamento, quando esta mesma agência, condutor de veículo 4x4 ou monitor ambiental vier a se cadastrar novamente no PEIb, seja levado em consideração seus antecedentes e para cada nova infração, independente de sua natureza ou gravidade, gere diretamente novo descredenciamento;

Michael Coleman finaliza dizendo que deve ser garantida ampla defesa ao(s) acusado(s) e que as penalidades aplicadas à agência devem ser mais brandas àquelas aplicadas ao condutor do veículo quando este último cometer infração.

Encaminhamentos:

- 1 – Alex T. Damico irá montar um ppt e será o interlocutor da apresentação no dia 30/06 na Mesa de Diálogo;
- 2 - Humberto ajudará na elaboração do ppt com informações das demandas regionais das Unidades de Conservação do Litoral Norte e do PEIb;
- 3 – SECTUR ajudará na elaboração do ppt com informações para compor o orçamento do projeto de monitoria nas trilhas;
- 4 – Todos os membros desta Câmara Técnica ficarão responsáveis por trazer contribuições para melhorar a proposta de alteração da PN FF/DE 211-2014.

MEMÓRIA DA 4ª REUNIÃO

	CÂMARA TÉCNICA ECOTURISMO
Data	02/09/2016
Pauta	APP organização estacionamento X agências Estrada Parque dos Castelhanos; Informes
Resp.mem ória	Daniella Marcondes

Participantes	
1. Aurelio (Sectur)	2. Humberto Machado (PEIb)
3. Daniella Marcondes	4. Miro (Convention Bureau)
6. Roberto	7. Michael Coleman (Convention Bureau)
8. Marcelo Caiçara	9. Joana Alves (Peib)
10. Rodrigo	11. Danilo
12.	13. Paulo

Resumo:

A reunião iniciou com a apresentação dos informes do PEIb e PMI.

1 – Aurélio e Marcelo Caiçara contam que estiveram em reunião com Mauricio Calil em Finanças e foi definido que o Aurélio irá fazer o orçamento da manutenção necessária nas trilhas e desta forma será definido se haverá necessidade de licitação ou se a manutenção pode ser feita com mão de obra local. Marcelo menciona a existência do Manual de Manutenção de Trilhas da Fflorestale por isso a importância de parceria entre PMI e PEIB para essas ações. Joana menciona que o entrave jurídico foi sanado e que existe um processo na FFlorestal tratando do tema desta forma a PMI pode fazer a manutenção na área do PEIb. Solicita Aurélio que envie um email para documentar o início dos trabalhos e disponibiliza alguns técnicos do PEIb para acompanhar nas visitas a campo e no cálculo do material necessário. Caso seja necessário realizar licitação para contratação de serviços Daniella sugere que se use como base o TR da implantação das Trilhas do Baepi e Friagem realizada pela TECTON. Joana solicita que se possível incluir a reforma da Torre de Observação de Pássaros na Trilha a Água Branca nesse projeto já que existe uma demanda grande. Daniella menciona que a Central Ecoturismo possivelmente seria parceira na vistoria e também na manutenção das trilhas.

2 – Joana informa que no dia 05/09/16 inicia a implantação da sinalização interpretativa, desenvolvida há dois anos pela CTEcoturismo, na Estrada Parque dos Castelhanos. Informa que o PEIb adquiriu 2 trailers para serem usados como guaritas móveis. O local de implantação ainda deve ser definido pois no caso de Castelhanos depende de uma parceria com a PMI e tbm de entender como o estacionamento será gerido. Marcelo menciona que a SMMA já possui as placas de proibição de passagem pelos rios porém ainda não instalaram pelo entrave do estacionamento. O outro trailer possivelmente será instalado no Borrifos.

Seguindo a pauta o grupo inicia a discussão com a leitura da ata da reunião de 12/05/16 quando foram discutidos os critérios para credenciamento e descredenciamento dos operadores de turismo na EPCastelhanos. Joana explica rapidamente que a PN211 determina o descredenciamento direto caso o operador descumpra as regras. Por acreditar ser radical a CTEcoturismo iniciou uma discussão, com base na legislação de outros parques, para definir algumas formas de punição antes do descredenciamento direto.

Ao realizar a leitura Joana explica novamente como serão realizadas as denúncias anônimas via email e o questionário com informações mínimas para recebimento da denúncia. Deverá ser lançada uma campanha usando placas ao longo da via e na comunidade informando a todos que existe essa possibilidade, tanto para os operadores como para os usuários e moradores.

Discute-se a questão do laudo mecânico ao invés do INMETRO. Betinho acredita que poderíamos usar os mecânicos locais. Marcelo cita Alex, Miron e Naldo. Menciona ainda que tentaram a mesma ação na Associação das Agências mas sem sucesso. Acredita que isso deve partir do PEIb e PMI para obter sucesso.

André sugere que seja firmado um convênio entre Associação das Agências, Peib e oficinas selecionadas com a participação de todos com a finalidade de vistoriar em conformidade com as normas da ABNT e portarias da EPCastelhanos. A oficina encaminha relatório para PEIb e PMI sujeito a sanções previstas de acordo com as normas vigentes. A vistoria deve ser realizada em forma de sorteio periódico pela Associação de Agências.

Com relação ao número de jeeps na estrada Marcelo menciona a lei estadual de Rio Grande do Norte e diz que precisa de uma política pública para congelar o número de operadores na Estrada Parque. Coloca que para essa temporada, se o PEIb verificar os cadastros de entrada, poderá verificar que aprox 20 jeeps não operam o ano inteiro e por isso deveriam concorrer com eles na temporada. Acredita que o APP seja útil mas que não é o momento certo. Agora deve-se focar no problema para limitar o número de operadores. Marcelo menciona que o curso poderia ser um dos pré requisitos para o cadastramento dos condutores.

Michael acredita que o APP pode ser de extrema importância para solução do problema vagasXveículos pois existem benefícios para os clientes e a igualdade de valores entre as agências impedindo a operação dos veículos irregulares.

Joana menciona que acredita que com as novas medidas que estamos discutindo é possível que o número de operadores diminua aos poucos. A possibilidade de descredenciamento e tbm todos os pré requisitos para o cadastramento são fortes aliados para diminuição dos cadastros.

Joana ainda menciona que em 2014 foi combinado que 2 jeeps ficariam na guarita para absorver a demanda que for barrada na guarita por falta de vagas no estacionamento. Ela pede a Marcelo que reveja esse combinado e a possibilidade de disponibilizar os carros.

Betinho menciona que esse problema das vagas recai sobre os jeepeiros. Sugere que seja desenvolvido um selo diferenciado para os operadores do ano inteiro. Este selo daria prioridade sobre os outros carros cadastrados que operam apenas na temporada

ou na proporção menor. Joana menciona que ela enquanto gestora precisa seguir a lei e desta forma precisa barrar a entrada dos veículos que ultrapassarem as vagas de 65. Menciona que para resolver o problema da continuidade de credenciamento de veículos fez uma consulta no jurídico para entender se é possível fechar o cadastro por conta da alta demanda e das vagas disponíveis na PN211. Está no aguardo do retorno do jurídico da FFlorestal para a resposta sobre a possibilidade de limitar o número de carros com base nas 65 vagas.

André sugere levar esse problema para o Comtur tbm. Acredita que a forma de cadastro da PMI deve ser revista para diminuir a pressão sobre o Parque Estadual. Menciona que deve ser dado um passo atrás e definir os critérios de credenciamento pois a demanda tem aumentado e a pressão tbm é por mar. Deve ser regulamentado.

Daniella menciona que caso a FFlorestal defina que não pode ser fechado o cadastro será necessário pedir ajuda aos promotores federal considerando a crescente demanda e pressão e que a Comunidade dos Castelhanos sofre as consequências.

Aurélio sugere que se faça uma regulamentação municipal com base num documento construído com as informações dos custos de operação e refletir como devem ser os requisitos que compõem a lei municipal. Os próprios custos e preparo do empreendedor pode evitar "aventureiros" além de contribuir para a qualidade do serviço prestado.

Ainda sobre a pressão da demanda Andre sugere que o Peib faça um contrato de concessão para operação da Estrada Parque com as exigências técnicas (ABNT, cursos etc) e operacional X% de disponibilidade por período estipulado. Pensar na cotra partida que pode ser financeira, social ou serviços.

Joana sugere que para entender o trabalho da guarita e estreitar laços com os vigilantes seria interessante que os jipeiros ficassem alguns dias com eles trabalhando e entendendo a dinâmica.

Marcelo e Rodrigo mencionam que poderia ser proposto aos operadores do município que quem operada navio não opera Castelhanos e vice-versa. Desta forma a pressão sobre Castelhanos diminuiria e no receptivo idem. Cada um ficaria com seu produto principal.

Encaminhamentos:

- 1- Reunião da CTEcoturismo para discutir laudo mecânico com técnicos, PMI e Peib
- 2- Joana no aguardo da resposta do jurídico da FFlorestal
- 3 – Aurelio - Solicitar reunião extraordinária do Comtur para apresentar os problemas e propor solução presença do jurídico PMI - outubro
- 4- Marcelo terá reunião com Oliver para saber como poderia ser possível regulamentar no município para levar projeto de lei p reunião extraordinária do Comtur - outubro.

MEMÓRIA DA 5ª REUNIÃO

	CÂMARA TÉCNICA ECOTURISMO
Data	30/09/2016
Pauta	- Critérios de Credenciamento e Descredenciamento de Veículos 4 x 4
Resp.mem ória	Humberto Machado

Participantes	
1. Joana Fava Cardoso Alves (PEIb)	2. Humberto Vianna Machado
3. Miron Nicholas Kluka (Agência)	4. Marcelo B. Oliveira (AATI)
5. Michael Coleman (IC\$VB)	6. Roberto Witzel Jr. (Agência)

Resumo:

A reunião se iniciou com Miron destacando quais itens de segurança devem ser verificados no veículo em uma vistoria mecânica: terminais de direção, freios atuantes nas quatro rodas, folgas de cubo de roda, munhões, cruzetas, caixas de câmbio, de reduzida e de direção, fixação da carroceria e santo Antônio, cintos de segurança;

Roberto diz que as agências e MEIs se preocupam bastante em garantir que seus veículos possuam o adesivo do PEIb e acredita que muitos se mobilizariam pra se adequar caso as exigências para consegui-lo mudassem;

Continua: “Ainda que a vistoria mecânica tenha apenas garantia momentânea, sua obrigatoriedade para o cadastro é importante, pois força o responsável pelo veículo a fazer um mínimo de manutenções, mesmo que seja apenas para o momento do cadastro e sugere exigir laudo mecânico de seis em seis meses”;

Michael sugere que uma das vistorias seja às vésperas do início da temporada (novembro);

Marcelo propõe o desenvolvimento de uma “ficha checklist preventiva” para uso dos condutores e verificação dos itens básicos do dia a dia: nível do óleo, nível da água, fluido de freio, pressão dos pneus, entre outros;

Propõe um estudo nas legislações que regulamentam os taxis e os “bugues em Natal”, com a finalidade de entender como se consegue controlar o número máximo de veículos autorizados a operar.

Roberto sugere que os critérios para operar Estrada Parque/Castelhanos sejam mais exigentes que os critérios para operar “city-tour”;

Sugeriu-se que sejam feitas fiscalizações surpresa ao longo do ano e Michael defende a criação de um conselho para julgamento dos casos, composto de pessoas neutras;

Humberto propõe estudar a possibilidade de inserir uma ficha laudo padrão contendo “checklist” dos itens de segurança a serem verificados na vistoria mecânica exigida pelo PEIb para realização do cadastro como um anexo da Portaria Normativa FF/DE 211/2014.

Roberto sugere consultar o jurídico da Fundação Florestal sobre a possibilidade do PEIb exigir da agência interessada no cadastro para operar Estrada Parque um mínimo de quatro anos de alvará na PMI;

Foi proposto como pré-requisito para realização do cadastro no PEIb o engajamento das agências interessadas em trabalhos de contrapartida para o Parque, como “Carona Solidária”, remoção de árvores caídas obstruindo a via, manutenções de trilha, dentre outros.

Michael reforça que quando a agência cadastrada prestar a contrapartida deverá ficar registrada em documento oficial.

Encaminhamentos:

1 – PEIb enviará aos membros legislação do cadastramento de “bugues” em Natal e fará pesquisa sobre a legislação que regulamenta os taxis;

2 – PEIb verificará com o jurídico da Fundação Florestal:

- se pode ser exigido das agências interessadas em se cadastrar no PEIb, período de experiência (4 anos de alvará na PMI);
- se pode ser inserido como anexo da PN FF/DE 211/2014 laudo mecânico padrão com “cheklist” dos itens de segurança obrigatórios de verificação na vistoria mecânica pré-requisito ao cadastro;
- se o PEIb pode eleger oficinas oficiais para realização da vistoria mecânica obrigatória ao cadastro (qual o mínimo de opções que deverá ser oferecida aos interessados);
- se pode ser exigido contrapartida da agência ou MEI como pré-requisito para cadastramento no PEIb;

3 – Miron, Roberto e Marcelo, juntamente com mais dois mecânicos de veículos 4x4, Naldo e Alex Briatte, irão estudar a ABNT 15453 e montar a “checklist” que irá compor o laudo mecânico oficial padrão a ser exigido no cadastro do PEIb;

ANEXO F - Leis Municipais de Ilhabela

LEI Nº 05/68

CONSIDERA DE UTILIDADE PÚBLICA TODA A FAIXA DE TERRENO POR ONDE PASSAR A ESTRADA DE RODAGEM QUE, DO BAIRRO PEREQUÊ DEMANDA AO BAIRRO DA BAÍA DE CASTELHANOS E COM 12 METROS DE LARGURA DA DITA ESTRADA, ORA EM CONSTRUÇÃO.

LEONARDO REALE, Prefeito Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, usando de suas atribuições conferidas em Lei:

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu promulgo a seguinte:

Lei:

Artigo 1º - Fica a declarada de utilidade pública, a fim de ser adquirida pela Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, mediante desapropriação amigável ou por via judicial, a faixa de terreno por onde passar a Estrada de Rodagem que do Bairro de Perequê demanda o Bairro da Baía de Castelhanos deste Município, cuja faixa será de 12 (doze) metros de largura e necessária a construção da referida Estrada de Rodagem, ora início.

Artigo 2º - Ficará fazendo parte integrante desta Lei e sendo portanto, considerada de utilidade pública, também a faixa de terreno de Marinha que for para esse fim ocupada.

Artigo 3º - Só poderá ser construída cerca de arame ou muro, obedecendo a divisa da faixa de terreno da estrada, num limite de 12 (doze) metros.

Artigo 4º - Fica declarada a urgência para a desapropriação do imóvel mencionado no artigo 1º desta Lei, para os fins do artigo 15 do Decreto Lei nº 3365, de 21 de junho de 1.941, alterado pela Lei nº 2.786, de 21 de maio de 1.956.

Artigo 5º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ilhabela, 10 de maio de 1968.

as.) **LEONARDO REALE**
PREFEITO

Esta Lei foi aprovada em sessão da Câmara Municipal, realizada no dia 06 de maio de 1.968.

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA BALNEÁRIA DE ILHABELA
ESTADO DE SÃO PAULO

OFÍCIO N.º (cópia)

L E I nº 28/68

APROVA PLANO DE URBANIZAÇÃO e ESTIMULA INICIATIVAS VOLTADAS EM PROL DO TURISMO, AO LONGO DA BAIJA DE CASTELHANOS e PROXIMIDADES

LEONARDO REALE, Prefeito Municipal da Estância Balnearia de Ilhabela, usando de suas atribuições conferidas em lei;

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu promulgo a seguinte L E I:

- Artigo 1º - São declarados de natureza relevante, todos os empreendimentos direta ou indiretamente relacionados com o incremento turístico, já existentes ou que vierem a ser planejados ao longo da Baía de Castelhanos e bairros limítrofes.
- Artigo 2º - Para que sejam enquadrados no disposto no artigo anterior, os empreendimentos em referência deverão obedecer às posturas e disposições legais pertinentes.
- Artigo 3º - É aprovado o Plano de Urbanização da orla marítima das praias de CASTELHANOS e LAGOA, compreendendo o BAIRRO DE CASTELHANOS e respectivos Bairros vizinhos, denominados RIBEIRÃO DOS CASTELHANOS e LAGOA DOS CASTELHANOS.
- Artigo 4º - Dito plano consiste no traçado da AVENIDA DE PROLONGAMENTO a RODOVIA TRANSVERSAL do D.F.R. e seu prosseguimento acompanhando a praia, sob a denominação de AVENIDA BEIRA-MAR, com largura mínima de 20 metros - na conformidade da PLANTA anexa, que fica fazendo parte integrante da presente.
- Artigo 5º - Referida planta origina-se em levantamento aéreo-fotogramétrico da região em apêço, procedido na escala 1:5.000 - voo de 1962 da AEROFOTO NATIVIDADE - e restituição de 1965 executada pela AFROMAPA BRASIL.
- Artigo 6º - A faixa de terreno a ser atingida pelo plano ora aprovado, será declarada de utilidade pública oportunamente, para efeito de desapropriação.
- Artigo 7º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.
- Artigo 8º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Ilhabela, 21 de novembro de 1968

Leonardo Reale
LEONARDO REALE
Prefeito

C E R T I F I C O que a LEI nº 28/68 do anverso, foi aprovada em sessão da Câmara Municipal realizada em data de 4 de novembro de 1968; achando-se registrada às fls. 74vº do Lº "3" de REGISTRO DE LEIS desta Prefeitura.

Ilhabela, 21 de novembro de 1968

GIL DA CUNHA PINNA
Secretário

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA BALNEÁRIA DE ILHABELA
ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO nº 09/69

(Declara de utilidade pública áreas de terreno necessárias à abertura e implantação do 2º trecho da Estrada Perequê-Castelhanos).

GERALDO A.P. JUNQUEIRA Prefeito Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei; com fundamento no disposto no Artigo 25, item IV, da Lei Orgânica dos Municípios, e de conformidade com as disposições do Artigo 5º, letra "i" e Artigo 6º do Decreto-lei federal nº 3365 de 21/6/41; e

CONSIDERANDO o convênio proposto à PREFEITURA pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de S.Paulo-D.E.R., objetivando a efetivação do 2º trecho da Estrada de Rodagem Perequê-Castelhanos;

CONSIDERANDO a condição "sine qua non" constante do mesmo, da desapropriação por conta da Prefeitura, de uma faixa com 30 metros de largura em toda a extensão do traçado da rodovia;

CONSIDERANDO que, devido à posição dominante do lugar denominado CUME, faz-se recomendável sua adaptação para estacionamento de veículos e mirante turístico;

CONSIDERANDO, ainda, a necessidade da previsão de área adequada para a distribuição viária entre o ponto final da estrada em referência, e a Avenida Beira-Mar objeto da Lei nº 28/68.

D E C R E T A :

Artigo 1º - Fica declarada de utilidade pública, a faixa de terreno e respectivas áreas remanescentes, de propriedade de quem de direito, necessárias à abertura e implantação da Estrada de Rodagem Perequê-Castelhanos, no trecho CUME-CASTELHANOS, neste Município.

Artigo 2º - A faixa mencionada possui uma largura de trinta (30) metros, e uma extensão de 12.200 (doze mil e duzentos) metros, achando-se compreendida entre as estacas "0" e "608" assinaladas na

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA BALNEÁRIA DE ILHABELA
ESTADO DE SÃO PAULO

planta anexa do levantamento topográfico realizado pelo D.E.R. - abrangendo uma área de 347.021 m², que, juntamente ao respectivo remanescente com 1.510 m², perfaz uma área total de 348.531 metros quadrados.

Artigo 3º - Fica igualmente declarado de utilidade pública, um terreno de formato irregular de propriedade de quem de direito, com 10.000 m² de área, situado no lugar denominado CUME, ao lado da estaca "0" da planta anexa; a ser destinado para pátio de estacionamento e mirante turístico.

Artigo 4º - Fica ainda declarado de utilidade pública, um terreno retangular, de propriedade de quem de direito, medindo 50 (cincoenta) metros por 100 (cem) metros, situado ao longo do trecho final da Estrada Perequê-Castelhanos, junto à estaca "608" da planta anexa.

Artigo 5º - As declarações de utilidade pública objeto do presente decreto, são para fins de desapropriação judicial ou mediante acordo; sendo a mesma de natureza urgente, para o fim previsto no Art. 15 do Decreto-lei federal nº 3.365 de 21/6/1941, e Lei nº 2.786 de 21/5/1956.

Artigo 6º - As despesas com a execução deste decreto correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessário.

Artigo 7º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ilhabela, 22 de dezembro de 1969

GERALDO A.P. JUNQUEIRA
Prefeito

Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela

Estado de São Paulo

L E I nº 1/70

(Autoriza a Prefeitura a adquirir, e doar ao D.E.R., os imóveis necessários ao 2º trecho da Estrada Perequê-Castelhanos).

GERALDO A.P. JUNQUEIRA Prefeito Municipal da Estância Balneária de Ilhabela; usando das atribuições que lhe são conferidas por lei; faço saber que a CÂMARA MUNICIPAL aprova, e eu sanciono e promulgo a seguinte LEI:

Artigo 1º - Fica a PREFEITURA MUNICIPAL DE ILHABELA, devidamente autorizada a adquirir, inclusive mediante doação, os imóveis necessários à abertura, implantação e respectiva distribuição viária, da Estrada de Rodagem Perequê-Castelhanos, no trecho CUME-CASTELHANOS neste Município.

Artigo 2º - Na autorização objeto desta lei acha-se compreendida a faixa correspondente ao leito da Estrada, e respectivas áreas remanescentes, bem como a área prevista para adaptação como mirante turístico e pátio-de-estacionamento, no lugar denominado CUME, e o terreno destinado à distribuição viária no terminal da Estrada, devidamente identificados no DECRETO nº 09/69 de 22 de dezembro de 1969.

Artigo 3º - Fica ainda a mesma PREFEITURA, igualmente autorizada a proceder à doação dos imóveis mencionados em favor do D.E.R. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de S. Paulo, em cumprimento ao previsto no CONVENIO objeto da Lei municipal nº 10/69, de 28/7/1969.

Artigo 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ilhabela, 25 de maio de 1970

GERALDO A.P. JUNQUEIRA
Prefeito

Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela

Estado de São Paulo

1

L E I nº 3/70

(Aprova a criação de PARQUE para acampamento e entretenimento turístico, destinado a complementar o Plano de Urbanização da Baía de Castelhanos objeto da Lei nº 28/68).

GERALDO A.P.JUNQUEIRA, Prefeito Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei; faço saber que a CÂMARA MUNICIPAL aprova, e eu sanciono e promulgo a seguinte LEI:

Artigo 1º - Fica aprovada a criação de um PARQUE arborizado e convenientemente ajardinado, e sua urbanização adequada, a fim de servir de pátio para estacionamento de veículos, "camping" e entretenimento turístico, no bairro de Castelhanos, costa leste.

Artigo 2º - O local em referência situa-se em trecho favorável da PRAIA DE CASTELHANOS, recuado cerca de 620 m. do canto sul da Praia da Lagôa; fazendo frente para a AVENIDA BEIRA-MAR prevista em prolongamento à RODOVIA PEREQUE-CASTELHANOS, consoante estabelecido na Lei nº 28 de 21/11/1968 - cujo plano de urbanização a presente lei passa a complementar.

Artigo 3º - O parque objeto desta lei deverá ser criado em terreno medindo 44 m. de frente por cerca de 400 metros da frente aos fundos, seguindo o rumo de 80º 35' NW, e encerrando uma área de 17.600 m2.; confrontando, no lado norte com LEONARDO REALE e WALTER LOUZADA ESCOBAR; nos fundos ou lado oeste com o remanescente do terreno; e no lado sul com a "Vila Reale" ao longo de um trecho de 60 metros, e em seguida com o "Balneário Castelhanos" pertencente à SOCIEDADE CIVIL PRAIA DE CASTELHANOS LTDA.

Artigo 4º - Na execução da mencionada urbanização, deverá ser assegurada continuidade viária para o traçado da RUA VICENTE BARBOSA CAMÉLO (averbada em 19/2/1968 à margem das transcrições nº 2441, 3594 e 5050 do Registro Imobiliário da Comarca); bem como o prolongamento em concordância, das RUAS "3" e "5", e o desenvolvimento da RUA "6", da planta do BALNEÁRIO CASTELHANOS, aprovada por esta Prefeitura em 16/11/1966.

Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela

Estado de São Paulo

2

Artigo 5º - A área de terreno destinada a receber os melhoramentos objeto desta lei, acha-se assinalada na planta anexa, em escala 1:1.000, na qual consta igualmente assinalado o acesso dianteiro pela AVENIDA BEIRA-MAR, e o entrosamento com o mencionado sistema viário lateral.

Artigo 6º - Nenhum projeto de construção com frente para o PARQUE em referência poderá ser aprovado pela Prefeitura, se não fôr de natureza essencialmente turística, e, tratando-se de prédio residencial, deverá o mesmo possuir padrão e estilo enquadráveis na motivação e alcance turístico objeto desta lei, segundo manifestação prévia do CONSELHO MUNICIPAL DE TURISMO.

Artigo 7º - Fica declarada de utilidade pública a área de terreno, de propriedade de quem de direito, necessária à implantação do PARQUE objeto desta lei, com o fim de ser oportunamente desapropriada amigável ou judicialmente pela Prefeitura, a qual desde logo fica igualmente autorizada a recebê-la por doação.

Artigo 8º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, que serão suplementadas, se necessário.

Artigo 9º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ilhabela, 19 de junho de 1970

GERALDO A.P. JUNQUEIRA
Prefeito

LEI Nº 04/70

(APROVA A INTRODUÇÃO DE BENFEITORIAS PARA FINS TURÍSTICOS DA PONTA DA LAGOA, A INTEGRAR O PLANO DE URBANIZAÇÃO DA BAÍA DE CASTELHANOS OBJETO DA LEI Nº 28/68).

GERALDO AUGUSTO PROCÓPIO JUNQUEIRA, Prefeito Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, usando de suas atribuições conferidas em lei;

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu promulgo e sanciono a seguinte,

LEI:

Artigo 1º - Fica aprovada a execução de benfeitorias no promontório denominado “Ponta da Lagoa”, situado entre a Praia Mansa e a Praia da Lagoa, na Baía de Castelhanos, objetivando sua integração no esquema turístico viário municipal, complementado o Plano de Urbanização objeto da lei nº 28, de 21 de novembro de 1968.

Artigo 2º - Consistem estas benfeitorias, em uma via de acesso, um mirante um pesqueiro, harmonicamente conjugados para fins de ambientação e serventia turística, a saber:

- a) prolongamento do traçado da avenida Beira-Mar através de um ramal viário com o rumo aproximado Leste-Oeste, seguindo a linha de cumeada até atingir o ponto dominante na quota 60, próximo a extremidade do promontório;
- b) criação e adaptação, no ponto mais favorável, de um mirante devidamente arborizado e com pátio para estacionamento de veículos;
- c) comunicação para pedestres até a costeira e sua adaptação urbanística apropriada, a fim de ser utilizada para Pesqueiro e prática de atividades turísticas correlatas.

Artigo 3º - As benfeitorias em referência acham-se devidamente assinaladas na planta anexa, reproduzida do levantamento aéreo-fotogramétrico da região na escala 1:500 elaborado em 1965 por Aeromapa Brasil Ltda., baseado em vôo de 1962 da Aeroporto Natividade.

- Artigo 4º** - Ficam declarados de utilidade pública, a faixa e áreas de terreno, de propriedade de quem de direito, necessárias a implantação das benfeitorias objeto desta lei, ou judicialmente pela Prefeitura; a qual desde já fica igualmente autorizada a recebê-las por doação.
- Artigo 5º** - A faixa mencionada possui uma largura de 20 metros e uma extensão de cerca de 700 metros contados do traçado da avenida Beira-Mar, e de cerca de 8.000m² a área destinada ao mirante e pátio de estacionamento.
- Artigo 6º** - Nenhum projeto de construção com frente para avia de acesso, mirante, e pesqueiro em referência, poderá ser aprovado pela Prefeitura, se não for de natureza essencialmente turística, e tratando-se de prédio residencial, deverá o mesmo possuir padrão e estímulos enquadráveis na motivação e alcance turístico objeto desta lei, consoante manifestação prévia do Conselho Municipal de Turismo.
- Artigo 7º** - Fica o Executivo Municipal devidamente autorizado a pleitear e promover as medidas necessárias perante o Serviço do Patrimônio da União, com o fim de obter a competente cessão dos direitos de ocupação do trecho de faixa de marinha que se torna necessário para a adaptação e implantação dos pesqueiro aludido.
- Artigo 8º** - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessárias.
- Artigo 9º** - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ilhabela 19 de junho de 1970.

as.) **GERALDO AUGUSTO PROCÓPIO JUNQUEIRA**
Prefeito de Ilhabela

A presente lei foi aprovada em sessão da Câmara Municipal, realizada no dia 15 de junho de 1970.

Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela

Estado de São Paulo

LEI nº 43/78

(Aprova plano viário no bairro Lagoa dos Castelhanos, em complemento à Lei de Urbanização nº 28/68)

EURIPEDES DA SILVA FERREIRA, Prefeito Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, no uso das atribuições que me são conferidas por lei; faço saber que a Câmara Municipal aprovou, e eu sanciono e promulgo a seguinte LEI:

Artigo 1º - No trecho ao longo da Praia denominada Lagoa dos Castelhanos, fica definida em 330 metros a extensão da AVENIDA BEIRA-MAR prevista na Lei nº 28/68 de 21 de novembro de 1968, contados a partir da divisa norte da "Vila Reale", ou seja, a partir da área para estacionamento de veículos prevista na Lei nº 3/70 de 19 de junho de 1970, e com término no cruzamento com o traçado da RUA "1" da planta do "Balneário Castelhanos", aprovada pela Municipalidade em 16 de novembro de 1966.

Artigo 2º - Fica definida a diretriz inicial do acesso viário ao bairro da Praia Mansa, através da Rua "1" mencionada no Artigo anterior, cujo leito previsto fica alargado para 14 metros ao longo de toda sua extensão, mantido o rumo leste-oeste do traçado consignado no respectivo projeto.

Artigo 3º - Em complemento ao disposto no Artigo 2º, fica igualmente definido o prolongamento do acesso viário para o bairro da Praia Mansa, através da abertura de um ramal que, partindo da Rua "1", num ponto situado a 310 metros da faixa de marinha, segue em direção a aquele bairro com o rumo norte-sul até a cota 60 e por um trecho de 256 metros em linha reta, com largura uniforme de 14 metros.

./..

Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela

Estado de São Paulo

2

Artigo 4º - Fica definida a diretriz inicial do acesso ao bairro do Bonete, através da abertura de um ramal viário que, partindo do trecho de rua objeto do Artigo anterior, distanciando 207 metros da esquina da mesma com a Rua "1", segue até a cota 100 com o rumo leste-oeste ao longo de um trecho de 330 metros, com largura uniforme de 14 metros.

Artigo 5º - Fica complementado o esquema de circulação viária do bairro Lagoa dos Castelhanos, através do prolongamento da RUA "3" e da RUA VICENTE BARBOSA CAMELO, por um trecho de 300 metros na direção Sul, mantida a mesma largura da aprovação municipal de 1966 (Administração Leonardo Reale). Ruas estas, cujo traçado inicia-se na área destinada para estacionamento de veículos objeto da Lei nº 3/70 de 19 de junho 1970, limítrofe com a área de distribuição viária objeto do Decreto nº 09/69, de 22 de dezembro de 1969 (Administração Geraldo Junqueira).

Artigo 6º - Fica o Executivo Municipal devidamente autorizado a declarar de utilidade pública, para fins de desapropriação judicial ou amigável, as faixas de terreno necessárias à implantação do esquema viário objeto da presente lei, recebendo-as, inclusive, mediante doação; podendo doá-las ao Governo do Estado caso necessário, através da SUDELPA ou órgão equivalente.

Artigo 7º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessário.

Artigo 8º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ilhabela, 29 de dezembro de 1978

EURIPEDES DA SILVA FERREIRA
Prefeito Municipal

ANEXO G - Grilagem avança nas terras de Ilhabela

Cidade - O ESTADO DE S. PAULO

CIDADES

TERÇA-FEIRA, 22 DE AGOSTO DE 1986

LITORAL

Grilagem avança nas terras de Ilhabela

Delegacia local tem pelo menos dez processos sobre ocupações irregulares; ex-secretário da Obviva denuncia omissão e acobertamento de loteamentos clandestinos por parte da prefeitura

ALDO OTTONARI

ILHABELA — A delegacia de polícia de Ilhabela, em sua maioria, possui pilhas de processos sobre questões fundiárias, que representam o acobertamento de loteamentos clandestinos na ilha. Segundo o delegado, a delegacia também recebe denúncias de loteamentos clandestinos, o que levou a Câmara Municipal a emitir, no primeiro decreto do ano, o título de "terras sem dono" para as áreas abandonadas. Porém, a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas.

Segundo, no entanto, há evidências de que a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas. Segundo o delegado, a delegacia também recebe denúncias de loteamentos clandestinos, o que levou a Câmara Municipal a emitir, no primeiro decreto do ano, o título de "terras sem dono" para as áreas abandonadas. Porém, a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas.

**MANSÃO
FOI ERGUIDA
NO LITO
DE RUA**

Além disso, há evidências de que a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas. Segundo o delegado, a delegacia também recebe denúncias de loteamentos clandestinos, o que levou a Câmara Municipal a emitir, no primeiro decreto do ano, o título de "terras sem dono" para as áreas abandonadas. Porém, a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas.

Segundo, no entanto, há evidências de que a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas. Segundo o delegado, a delegacia também recebe denúncias de loteamentos clandestinos, o que levou a Câmara Municipal a emitir, no primeiro decreto do ano, o título de "terras sem dono" para as áreas abandonadas. Porém, a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas.

Segundo, no entanto, há evidências de que a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas. Segundo o delegado, a delegacia também recebe denúncias de loteamentos clandestinos, o que levou a Câmara Municipal a emitir, no primeiro decreto do ano, o título de "terras sem dono" para as áreas abandonadas. Porém, a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas.

Segundo, no entanto, há evidências de que a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas. Segundo o delegado, a delegacia também recebe denúncias de loteamentos clandestinos, o que levou a Câmara Municipal a emitir, no primeiro decreto do ano, o título de "terras sem dono" para as áreas abandonadas. Porém, a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas.

Segundo, no entanto, há evidências de que a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas. Segundo o delegado, a delegacia também recebe denúncias de loteamentos clandestinos, o que levou a Câmara Municipal a emitir, no primeiro decreto do ano, o título de "terras sem dono" para as áreas abandonadas. Porém, a delegacia não tem poder para desapropriar as áreas.

Loteamento A Petróleo: avaliado em US\$ 2 milhões, uma de suas ruas fica no meio do mato

Carnalho: pessoas não gostam

Advogado e caixas disputam área

Um dos melhores exemplos da especulação imobiliária em Ilhabela é a disputa entre o advogado e as caixas de madeira. O advogado, que possui uma área de 100 metros quadrados, está disputando a área com as caixas de madeira, que são utilizadas para a construção de casas. O advogado, que possui uma área de 100 metros quadrados, está disputando a área com as caixas de madeira, que são utilizadas para a construção de casas.

Um dos melhores exemplos da especulação imobiliária em Ilhabela é a disputa entre o advogado e as caixas de madeira. O advogado, que possui uma área de 100 metros quadrados, está disputando a área com as caixas de madeira, que são utilizadas para a construção de casas. O advogado, que possui uma área de 100 metros quadrados, está disputando a área com as caixas de madeira, que são utilizadas para a construção de casas.

Um dos melhores exemplos da especulação imobiliária em Ilhabela é a disputa entre o advogado e as caixas de madeira. O advogado, que possui uma área de 100 metros quadrados, está disputando a área com as caixas de madeira, que são utilizadas para a construção de casas. O advogado, que possui uma área de 100 metros quadrados, está disputando a área com as caixas de madeira, que são utilizadas para a construção de casas.

AMERICANA

Biólogos se empenham para salvar arara-azul

A ave, de regiões de cerrado, está cada vez mais ameaçada pelo comércio clandestino. Biólogos se empenham para salvar a espécie. A ave, de regiões de cerrado, está cada vez mais ameaçada pelo comércio clandestino. Biólogos se empenham para salvar a espécie.

A ave, de regiões de cerrado, está cada vez mais ameaçada pelo comércio clandestino. Biólogos se empenham para salvar a espécie. A ave, de regiões de cerrado, está cada vez mais ameaçada pelo comércio clandestino. Biólogos se empenham para salvar a espécie.

RIO CLARO

Expositores visitam a exposição: são 127 reproduções fotográficas e 127 peças de cerâmica variada

Mostra lembra imigração alemã

Fotos e objetos retratam os 170 anos da chegada dos representantes da colônia ao município. A exposição, que dura até o dia 30, retrata a imigração alemã para o Rio Claro. A exposição, que dura até o dia 30, retrata a imigração alemã para o Rio Claro.

Fotos e objetos retratam os 170 anos da chegada dos representantes da colônia ao município. A exposição, que dura até o dia 30, retrata a imigração alemã para o Rio Claro. A exposição, que dura até o dia 30, retrata a imigração alemã para o Rio Claro.

Fotos e objetos retratam os 170 anos da chegada dos representantes da colônia ao município. A exposição, que dura até o dia 30, retrata a imigração alemã para o Rio Claro. A exposição, que dura até o dia 30, retrata a imigração alemã para o Rio Claro.

ILHA SOLTEIRA

Cesp dá prazo de seis meses para repassar hospital

Estatal quer transferir o serviço de hospital para entidade do próprio município. O Cesp dá prazo de seis meses para repassar o hospital. O Cesp dá prazo de seis meses para repassar o hospital.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Calçadão vai virar shopping horizontal

Lofistas da Rua 7 de Setembro querem reverter expansão dos assaltos e ambulantes. O calçadão vai virar shopping horizontal. O calçadão vai virar shopping horizontal.

Lofistas da Rua 7 de Setembro querem reverter expansão dos assaltos e ambulantes. O calçadão vai virar shopping horizontal. O calçadão vai virar shopping horizontal.

Lofistas da Rua 7 de Setembro querem reverter expansão dos assaltos e ambulantes. O calçadão vai virar shopping horizontal. O calçadão vai virar shopping horizontal.

Lofistas da Rua 7 de Setembro querem reverter expansão dos assaltos e ambulantes. O calçadão vai virar shopping horizontal. O calçadão vai virar shopping horizontal.

Lofistas da Rua 7 de Setembro querem reverter expansão dos assaltos e ambulantes. O calçadão vai virar shopping horizontal. O calçadão vai virar shopping horizontal.

Lofistas da Rua 7 de Setembro querem reverter expansão dos assaltos e ambulantes. O calçadão vai virar shopping horizontal. O calçadão vai virar shopping horizontal.

**MARCAS
ESTÃO
POR TODA
A CIDADE**

A violência no local tem afetado

A violência no local tem afetado

A violência no local tem afetado

A violência no local tem afetado

A violência no local tem afetado

A violência no local tem afetado

ANEXO H - Proposta de ordenamento para jipes comerciais

8/19/2018

Gmail - Retorno sobre a contra-proposta apresentada pela AATI - Estrada Parque

Daniella Marcondes <d.marcondes@gmail.com>

Retorno sobre a contra-proposta apresentada pela AATI - Estrada Parque

2 mensagens

Fundação Florestal Parque Estadual Ilhabela <peilhabela@fflorestal.sp.gov.br>

14 de dezembro de 2016 18:45

Para: caiacarailhabela@hotmail.com

Cc: jofavaalves@gmail.com, humbertomachado.peib@gmail.com, at.sandrileite@gmail.com, emjaicee@gmail.com, d.marcondes@gmail.com, Aurelio Rufo - ecoturismo <Aurelio_Rufo_-_ecoturismo@ilhabela.sp.gov.br>, miro@pousadaterramadre.com.br, alex@ciribai.com, leopoldo@pousadapraiaadoportinho.com.br

Prezado Marcelo,

No dia 05/12/2016 foi apresentada a proposta de ordenamento pelo Parque Estadual de Ilhabela/Fundação Florestal, para o tráfego de jipes comerciais na Estrada Parque dos Castelhanos, quando os membros da AATI não entenderam que a referida proposta era viável neste momento. Ficou definido como encaminhamento que, na medida em que o setor não aceitou o ordenamento proposto, outra proposta seria discutida e apresentada ao Parque Estadual de Ilhabela. No dia 07/12/2016, em reunião ordinária do Conselho, na qualidade de representante da AATI, foi dado retorno ao Parque sobre a discussão feita na AATI após a reunião do dia 05/12. A contraproposta apresentada foi de flexibilização da Portaria Normativa FF/DE 211-2014, que consiste na solicitação de aumento do número diário de jipes permitidos (além dos 65). Apesar de a proposta não consistir num ordenamento, o PEIb levou à consulta preliminar e informal da assessoria jurídica da Fundação Florestal e após discussão na FF, temos a seguinte situação:

A única possibilidade de ampliação do número de jipes comerciais por dia seria mediante alteração da própria Portaria. Considerando que o número de veículos/dia foi definido com base na capacidade suporte do Parque e também do estacionamento, num acordo entre segmento do turismo de Ilhabela, Comunidade dos Castelhanos, entre outros atores, a alteração da Portaria, em caráter emergencial e **temporário (do dia 26/12/2016 ao 08/01/2017)**, somente será possível se o setor de jipeiros se comprometer em não atravessar o rio de imediato (eliminando este impacto socioambiental) e em acordo com a comunidade dos Castelhanos.

Como estamos no dia 13 de dezembro, esta é a última possibilidade de encontrarmos uma solução conjunta. O Parque estadual está empenhando todos os esforços neste sentido e para viabilizar uma solução, o apoio e comprometimento do setor de jipeiros é fundamental.

Sendo assim peço que a AATI avalie esta informação e nos retorne em caráter de urgência nos dizendo se o grupo se comprometerá em estacionar antes do rio. Se a resposta for positiva vamos formaliza-la junto ao Parque e o próximo passo é conversarmos juntos (PEIB e AATI) com a comunidade nesta próxima sexta-feira. Após a conversa com a comunidade, o Parque poderá encaminhar a proposta formalmente ao jurídico para mais uma etapa de análise (lembrando ainda que esta análise leva tempo, por isso precisamos ser práticos nas decisões).

Caso a AATI não chegue em uma definição, ficam valendo as regras atuais.

Por fim, enfatizamos nosso empenho em encontrar uma solução. Contamos com o apoio da AATI e aguardamos um retorno até às 18h00 desta quinta-feira.

Aproveitando a oportunidade informamos que abriremos o cadastro 2017 dentro de alguns dias.

Muito obrigada,

Atenciosamente,

Joana Alves
Gestora

Humberto Machado
Programa de Uso Público

--

Parque Estadual de Ilhabela
Fundação Florestal / SMA SP
12 3896 2585 / 3896 1646

ANEXO I - Ata CC-PEIb – Revisão PN nº221/2014

FUNDAÇÃO FLORESTAL

Ata do Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela do dia 12 de dezembro de 2017.

Aos doze dias do mês de dezembro deste ano, realizou-se na sede administrativa do Parque Estadual mais uma reunião do Conselho Consultivo que contou com a presença de representantes: ILSON AP. FONTES, Saco do Sombrio; AUREO RAFAEL DE SOUZA, Praia de Castelhanos; MARCELINO DE SOUZA, praia Mansa, ROBERTA GOMES DA SILVA, pesquisadora; ARTHUR CARLOS FREITAS, Jeepeiro; Silmara helen a. campos, pesquisadora; FLAVIA JANAINA OLIVEIRA, Sec. Municipal de Educação; MIRON NICHOLAS KLUKA, Associação dos Jeepeiros de Ilhabela; RICARDO JOSE ALVES ROCHA, Jeepeiro; PAULO DE OLIVEIRA ANDRADE, Jeepeiro; CAIO SANTOS NETO, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, JULIO SECCO, Secr. Municipal de Obras; MARIA INEZ MOURA FAZZINI BIONDI, gestora, BRUNA GANDUFE RODRIGUES e NICOLE AVELAR, monitoras, para tratar da seguinte pauta: Ofício SMMA N.º 128/2017 – Solicitação de intervenção em Zona de Amortecimento do Parque Estadual de Ilhabela – Setor Norte; Proposta de alteração da Portaria da Estrada Parque; Projeto de Desenvolvimento de Turismo de Base Comunitária no Castelhanos - “Daniella Marcondes” e outros informes. A Presidente Profa. Maria Inez abre a reunião apresentando a pauta, e falando da necessidade de se reunir o Conselho mesmo que este esteja em processo de renovação pois as decisões da Gestão do Parque dependem desta anuência. Também por considerar direito constitucional a participação da população nas tomadas de decisão de UC. Os representantes da comunidade da Baía de Castelhanos informam que não será apresentado o projeto Turismo de Base Comunitária pelas Associações locais. Passando para o primeiro ponto da pauta foi feita a apresentação da Intervenção proposta pela Prefeitura para a Zona de Amortecimento que tratava especificamente de pavimentação em broquetes interarticulados que após discussão e levantadas as condicionantes foi aprovada a intervenção com as seguintes ressalvas: Incluir no projeto calçadas, ciclo faixa e

Rua do Horto, 931 - Horto Florestal – São Paulo – CEP 02377-000
Tel.: 11 2997-5000 – www.fflorestal.sp.gov.br

**GOVERNO DO ESTADO
SÃO PAULO**
Secretaria do Meio Ambiente

FUNDAÇÃO FLORESTAL

Ata do Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela do**dia 12 de dezembro de 2017.**

controle de velocidade; Não poderá instalar barracão de obra para alojamento no local; Deverá ser instalado sistema provisório de drenagem superficial (canaletas, caixas de dissipação de energia) para contenção dos sedimentos oriundos da movimentação de material no leito carroçável e nas margens e desta maneira evitar o carreamento de material em suspensão para as encostas e mar, durante a execução da obra; A empresa que executará a obra deverá agendar com a equipe do Parque Estadual uma palestra de interesse para a Unidade de Conservação de proteção integral; Os resíduos da obra deverão ser removidos a medida em que a obra for avançando para não haver acúmulo e riscos de carreamento para as encostas a jusante e mar; Solicitar que a empresa forneça um cronograma de conclusão por etapas para evitar que um longo percurso permaneça aberto em obras; Como compensação por intervenção em Zona de Amortecimento, a Prefeitura deverá garantir o acesso à praia de Pacuíba e como sugestão que o projeto seja via trilha elevada de madeira em pilotis; Revitalização do sítio arqueológico no engenho da Pacuíba e garantia de acesso; Assinatura do Termo de Compromisso contendo essas condicionantes e cronograma de cumprimento de execução que deverá ser proposto pela Gestão da Unidade. Em seguida passou-se a discussão da **alteração da Portaria normativa FF/DE 211/2014**. Foram apresentados os procedimentos executados pela gestão antes do chamamento do Conselho para esta pauta. Reunião com vigilantes da unidade, reunião com Jeepeiros e outros usuários da Estrada Parque e reunião com a comunidade da Baía de Castelhanos. A necessidade da alteração da Portaria Normativa FF 211/2014 levantada pelos funcionários do Parque, Jeepeiros, Vigilantes e Moradores da Baía de Castelhanos se deu em função das dificuldades do controle, lacunas na Portaria, interpretações diferentes da mesma. Foram levantadas as seguintes proposta nas reuniões: **Proposta da**

Rua do Horto, 931 - Horto Florestal – São Paulo – CEP 02377-000
Tel.: 11 2997-5000 – www.fflorestal.sp.gov.br

**GOVERNO DO ESTADO
SÃO PAULO**
Secretaria do Meio Ambiente

FUNDAÇÃO FLORESTAL

Ata do Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela do**dia 12 de dezembro de 2017.**

Vigilância: – Rever a distribuição de categorias de veículos em função do uso habitual: quando percebem que não tem muita moto, liberam Jeepeiro ele faz de boca, necessário rever essa situação. Implantação de fila virtual, através de aplicativo. Prever agenda unificada do Cadastro com a Prefeitura e Parque;

Proposta do trade turístico: jeepeiros, associação e os receptivos. Exigir carência de um ano; ampliar o numero de jeeps. Rever as quantidades de veículos particulares e motos, limitar urgentemente o numero de alvarás de jeeps relacionado com o limite da estrada parque, limite só com prazo de entrega da documentação, congelar a expedição de alvarás da prefeitura.

Proposta da Comunidade: Manter os números de carros particulares porque os jepeiros levam seus turistas a lugares determinados e não em todos os locais da comunidade, alterar o artigo que exige 7 dias de antecedência para autorização de entrada fora do horário permitido da estrada parque, reduzindo para 48 horas. Prevê que empresários da baia de Castelhanos divulguem que só será liberada essa autorização a partir das 19 horas. Melhorar o artigo que trata a contra partida dos usuários da estrada parque apoio a comunidade este muito aberto. Prever o procedimento do transporte de material de construção somente com autorização da Prefeitura Municipal. Necessidade de averiguar os nomes cadastrados na Guarita, realizar uma revisão do cadastramento de moradores. Recadastrar os carros dos moradores da baia dos Castelhanos; Sugestão de proibição de 4x2 na Portaria e só ter 4x4. Hoje a Defesa Civil Municipal proíbe a ida de veículos 4X2 pelas condições de risco apresentadas na estrada parque. Porém o morador local discorda da proposta de exclusão do veículo 4X2 da portaria. Apenas se cumpre enquanto houver determinação da Defesa Civil Municipal. Ficou definido que será retomada a Câmara Técnica para a alteração da Portaria considerando as sugestões surgidas neste conselho. Não poderá ser alterado o numero de

Rua do Horto, 931 - Horto Florestal – São Paulo – CEP 02377-000
Tel.: 11 2997-5000 – www.fflorestal.sp.gov.br

FUNDAÇÃO FLORESTAL

**Ata do Conselho Consultivo do Parque Estadual de Ilhabela do
dia 12 de dezembro de 2017.**

veículos no interior da UC. No entanto, a portaria em seu *art.3º.parágrafo terceiro* *regulamenta a proporção de veículos nas vagas de estacionamento na praia de Castelhanos de 60 motocicletas que correspondem a 15 veículos e art.4º.paragrafo único, permite a alteração do numero de jeepes em operação no interior do PEIb, de acordo com a demanda.* Então, considerando a geração de emprego e renda proporcionada pela atividade de Jeepeiros em Ilhabela neste período; Considerando a alta temporada e o aumento da demanda para a atividade na estrada parque que ultrapassa os 65 veículos, ficou decidido que a gestora irá emitir parecer orientando os vigilantes da Guarita de Castelhanos para fazer a compensação dos veículos tipo motocicletas que não adentraram até as 12 horas por jeepes, na proporção de 4 motos para cada Jeepe credenciado para trabalhar no interior do Parque. Em seguida a Presidente apresentou para conhecimento do conselho o Plano de Metas para 2018, elaborado a partir de documentos emitidos ao longo do ano na Unidade e com a Diretoria e Gerencia do Litoral Norte. O ultimo ponto da pauta tratou da manutenção da Estrada de Castelhanos realizada através da Secretaria Municipal de Obras da Prefeitura de Ilhabela, que teve como orientação a Carta PEIb 070/2017 contendo o Roteiro de Manutenção da Estrada. Sem mais nada a tratar foi encerrada a reunião e agendada a próxima reunião, com data excepcional em função das festividades de Carnaval para 21 de fevereiro de 2018, da qual eu Nicole Avelar de Oliveira secretária inteirina, lavrei esta ata que vai assinada por mim e pela presidente.

Profª. Ms. Maria Inez Moura Fazzini Biondi

CREA 0681828677

Presidente do Conselho Consultivo

Parque Estadual de Ilhabela

Rua do Horto, 931 - Horto Florestal – São Paulo – CEP 02377-000
Tel.: 11 2997-5000 – www.fflorestal.sp.gov.br