



RESUMO EXECUTIVO DE ILHABELA

Base de dados até dezembro de 2012

REALIZAÇÃO

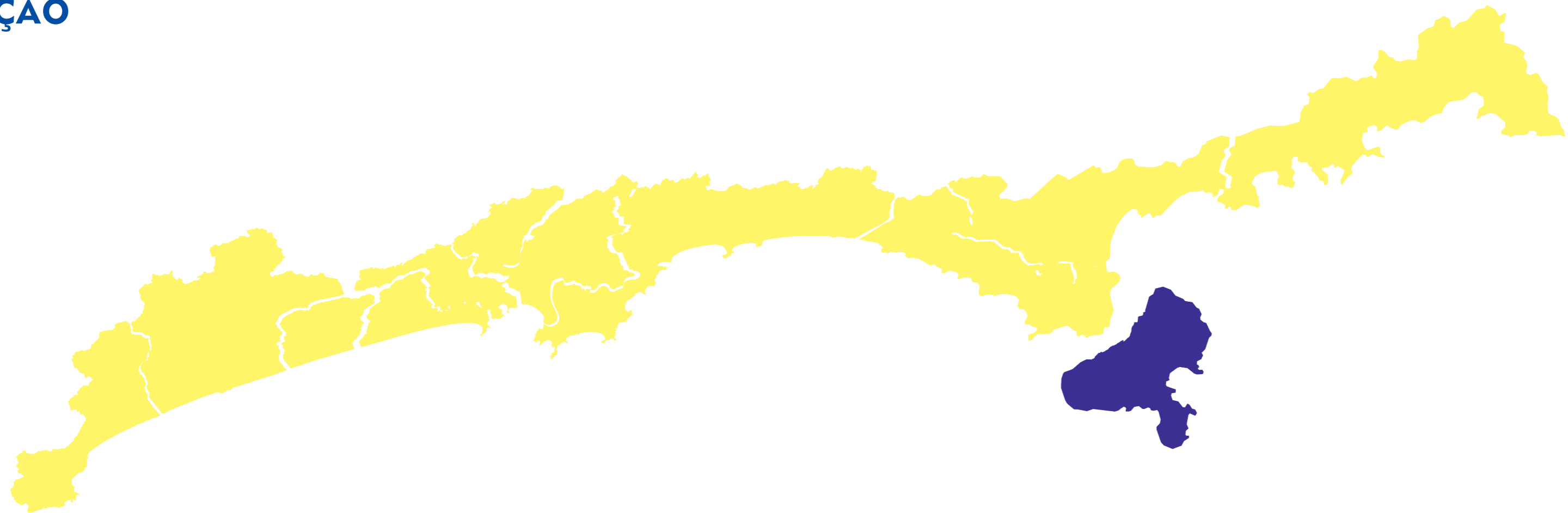


CONVÊNIO



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4				
PARTE 01	6	PARTE 02	10	PARTE 03	33
O MUNICÍPIO DE ILHABELA: PANORAMA GERAL E DINÂMICAS RECENTES	6	ANÁLISE DA REALIDADE DO MUNICÍPIO E DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	10	A REALIDADE DE ILHABELA NA VISÃO DA POPULAÇÃO	33
		EIXO 01			
		REALIDADE ECONÔMICA DO MUNICÍPIO	11		
		EIXO 02			
		ORGANIZAÇÃO SOCIOTERRITORIAL	13		
		Meio Ambiente e Território	14		
		Dinâmica Imobiliária	15		
		Ocupação Urbana e Regulação Urbanística	16		
		Saneamento Ambiental	21		
		Mobilidade	25		
		Saúde	27		
		Segurança Alimentar	28		
		Segurança Pública	28		
		Cultura	29		
		EIXO 03			
		GESTÃO MUNICIPAL	30		
		Financiamento Público	30		
		Gestão Democrática	32		
				CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
				BIBLIOGRAFIA	39



Este resumo executivo traz a síntese do Diagnóstico urbano socioambiental participativo do município de Ilhabela, que é parte do projeto Litoral Sustentável – Desenvolvimento com Inclusão.

O litoral paulista tem experimentado grandes transformações nas últimas décadas, com processos de urbanização, muitas vezes desordenados, com forte impacto na vida de quem mora, trabalha e frequenta a região. Agora, um novo processo de transformação está sendo impulsionado pelos projetos em curso na região, como a exploração do pré-sal.

Tais mudanças reforçam a necessidade de pensar e planejar o futuro, avaliar os impactos socioambientais dos grandes empreendimentos em curso na região, procurar formas de usá-los para impulsionar o desenvolvimento sustentável local e regional e também de conter ou mitigar seus efeitos negativos. Nesse contexto de grandes transformações é essencial somar o conjunto de iniciativas que vem sendo realizadas pela sociedade e administrações públicas e identificar novas ações necessárias que garantam cidades mais justas, mais bonitas e mais saudáveis.

O projeto Litoral Sustentável – Desenvolvimento com Inclusão Social insere-se neste contexto de intensas mudanças e objetiva contribuir no desenvolvimento sustentável da região.

Proposto pelo Instituto Pólis e apoiado pela Petrobras, este projeto inicia-se com a construção de um diagnóstico urbano socioambiental participativo dos municípios do Litoral Norte e da Baixada Santista¹, articulado com a construção de um diagnóstico da região.

Estes diagnósticos suportarão a elaboração de Agendas de desenvolvimento sustentável (segunda etapa do Projeto) e a implementação de um Observatório (terceira etapa do projeto). Serão desenvolvidas treze agendas municipais e uma regional, que corresponderão a documentos construídos a partir do debate com a população visando a definição de ações e de suas condições de implementação (atores estratégicos, meios financeiros e horizontes temporais), considerando ainda o mapeamento de projetos e ações convergentes existentes. O “Observatório Litoral Sustentável” surge como um instrumento de disseminação de informações, espaço de interação entre diversos agentes locais da sociedade civil e dos governos, fomentando a gestão e análise compartilhada

da informação e assegurando o monitoramento e acompanhamento da implementação das Agendas desenvolvidas e pactuadas ao longo do desenvolvimento da segunda fase do Projeto.

O Diagnóstico urbano socioambiental participativo de Ilhabela parte da caracterização do município e de uma extensa sistematização de dados², para desenvolver análises sobre o ordenamento territorial do município investigando os principais traços de sua ocupação, os diferentes tipos de necessidades habitacionais, as demandas e desempenhos relativos ao sistema de saneamento ambiental, as condições de mobilidade local e regional, os espaços territoriais especialmente protegidos e os grandes equipamentos e infraestruturas de logística existentes e previstos que impactaram o desenvolvimento deste território.

A esse conjunto de leituras sobre as condições urbanísticas e socioambientais somam-se importantes análises sobre o desenvolvimento econômico, a cultura, a saúde, a segurança pública e a gestão pública e democrática, considerando especialmente, as finanças públicas. Tais leituras estão articuladas a um exame detido sobre marcos jurídicos relativos às políticas públicas que incidem nos espaços territoriais daquele Município, bem como com a visão de moradores e representantes de entidades sobre o município. Como produto da análise aprofundada sobre todos esses aspectos, o Relatório de Ilhabela identifica um conjunto de desafios para o desenvolvimento sustentável do município em harmonia com toda a região.

Nesse resumo executivo, os diferentes conteúdos tratados de maneira detalhada no Relatório foram articulados e organizados em três partes principais no sentido de expor de maneira concisa os principais resultados das análises.

Na primeira parte, apresentamos um panorama geral do município de Ilhabela, recuperando os aspectos mais relevantes de sua história e de sua urbanização, identificando traços específicos do município.

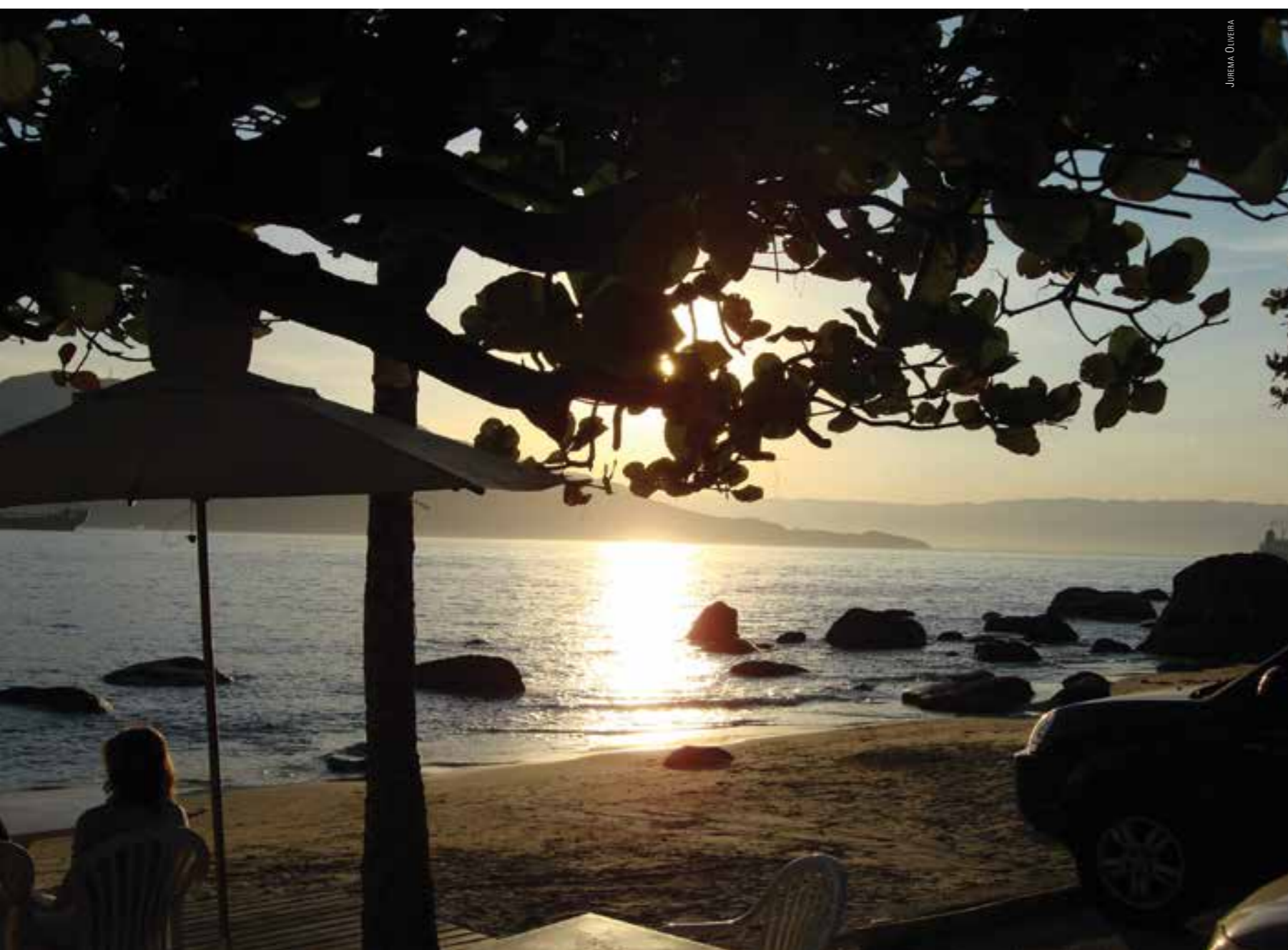
Na segunda parte, indicamos os principais desafios para o desenvolvimento sustentável de Ilhabela, retratando uma síntese das análises dos diferentes temas, apontando questões a serem enfrentadas no campo do desenvolvimento econômico, da organização socioterritorial e da gestão pública.

Na terceira parte, trazemos a visão da população sobre a realidade do município e reflexões sobre as diferentes perspectivas para o desenvolvimento sustentável do município, construídas a partir da articulação entre as expectativas e visões dos diferentes segmentos da sociedade com as tendências de desenvolvimento identificadas pelas leituras técnicas.

¹ O Projeto Litoral Sustentável – desenvolvimento com inclusão social abrange os seguintes municípios: Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande, São Vicente, Cubatão, Santos, Guarujá, Bertioga, São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba.

² No diagnóstico trabalhou-se com a análise de um grande número de pesquisas existentes, coleta de novos dados e pesquisas com a população. Os relatórios foram fechados com dados de até dezembro de 2012.

O MUNICÍPIO DE ILHABELA: PANORAMA GERAL E DINÂMICAS RECENTES



Território insular do Litoral Norte do Estado de São Paulo, o município de Ilhabela limita-se a noroeste com o Canal de São Sebastião e a norte, leste, sul e oeste com o Oceano Atlântico. O acesso à Ilha é realizado via balsa, a partir da cidade de São Sebastião, que, por sua vez, é acessada pela Rodovia Dr. Manoel Hippolito Rego (SP-055). O município está localizado na Região Administrativa de São José dos Campos e Região de Governo de Caraguatatuba, no Litoral Norte, a cerca de 210 km da capital paulista. Ademais, Ilhabela faz parte da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte – recém instituída por meio da Lei Estadual Complementar nº 1166 de 9 de janeiro de 2012 –, a qual divide-se ainda em 5 Sub-regiões, sendo uma delas a Sub-Região Litoral Norte, que engloba São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba.

O município de Ilhabela é composto por mais de 34 mil hectares, dos quais a maior parte está inserida em unidades de conservação, e permanecem não ocupados, o que resulta em uma densidade populacional total bastante baixa, de apenas 0,8 hab/ha. A área urbanizada é constituída por 831 ha., e possui densidade de 33,9 hab/ha, uma das menores do litoral, distribuída pela orla, principalmente próximo à balsa.

Vilarejo de caiçaras, a urbanização de Ilhabela teve seu marco inicial em 1958, e ganhou ritmo expressivo na década de 1970, com o veranismo, que intensificou o comércio numa faixa de 7 km da região central, de Barra Velha a Saco da Capela.

Na década de 1980, assiste-se a um verdadeiro espraiamento da urbanização do município ao longo da orla. Este espraiamento se deu a partir do núcleo central, tanto em direção ao norte, quanto ao sul, como se pode observar na figura abaixo. Nesta década, nota-se também o começo da ocupação em direção ao interior dos bairros de Barra Velha, Perequê e Itaguassu, onde se encontram justamente as maiores extensões de terra em direção ao interior, passíveis de ocupação.

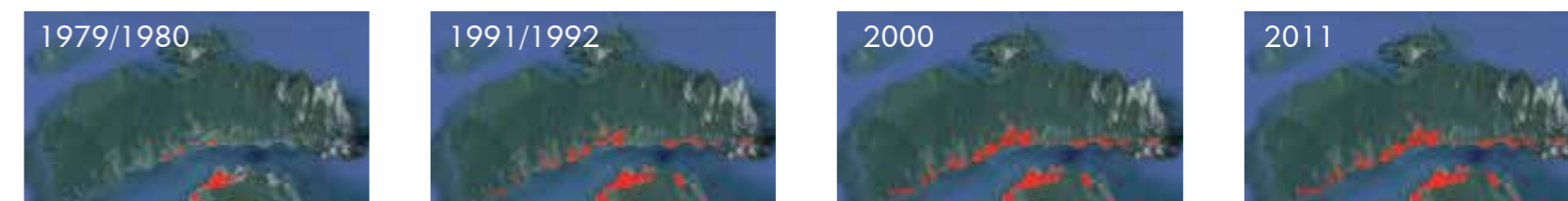


FIGURA 1
Evolução da Mancha Urbana.

Fonte: Imagens Landsat (1979/1980; 1991/1992; 2000) e Google Earth (2011). Elaboração: Instituto Pólis

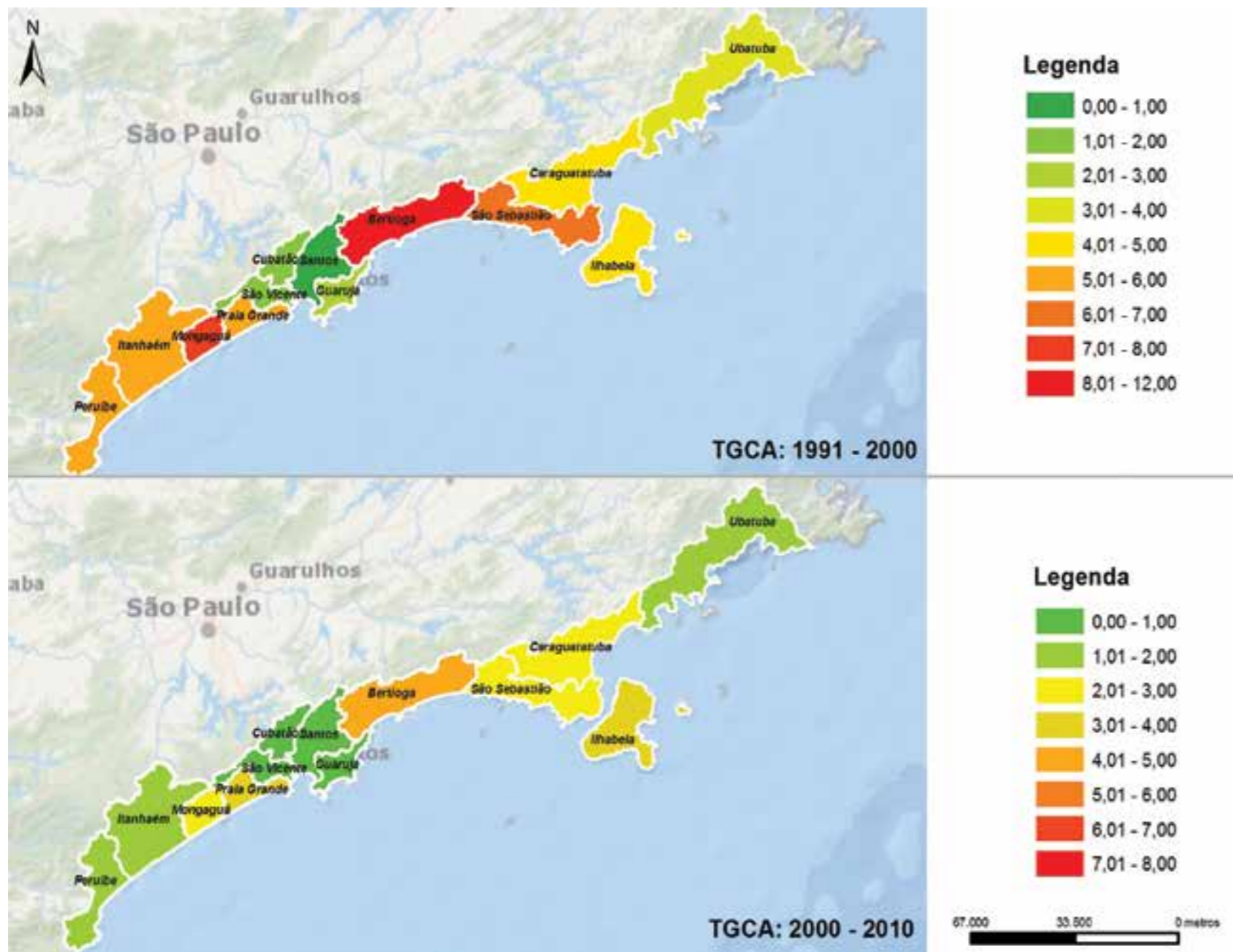
Na década de 1990 a expansão urbana termina de ocupar quase toda a extensão da orla voltada para o continente, intensificando-se também a ocupação dos bairros mais antigos e mais próximos do centro, habitados por uma população de mais baixa renda e predominantemente fixa. Nesse período se formaram assentamentos precários justamente nestes pontos da mancha urbana que estão mais distantes das praias, principalmente nos bairros de Barra Velha e Itaguassu. Nota-se, também, que nesta década a ocupação dos bairros de orla, mais afastados do centro, tanto a norte, quanto a sul, começa a subir pelos morros em direção ao Parque Estadual.

A década de 2000 foi marcada por uma expansão urbana menos acelerada, junto aos locais já urbanizados em períodos anteriores. A pouca expansão que ocorreu na década foi marcada pela ocupação das áreas junto ao morro, em direção ao Parque Estadual, em bairros já ocupados anteriormente, não se observando nenhuma nova frente de expansão.

O retrato da ocupação da cidade em 2011 mostra a orla voltada ao continente integralmente ocupada, entretanto com uma ocupação fragmentada, com muitos vazios entre as áreas urbanizadas, potenciais para o mercado imobiliário, áreas que se valorizam mais a cada dia, potenciais para imóveis de segunda residência de alto padrão.

De acordo com o Censo/ IBGE de 2010, Ilhabela possui a menor população entre os municípios do litoral paulista: 28.196 habitantes, distribuídos por 3 distritos. A sua taxa geométrica de crescimento anual (TGCA) entre 1991 e 2000 foi de 4,91% a. a. – a 6ª do litoral – e diminuiu para 3,12% a.a. entre 2000 e 2010, acompanhando a tendência geral da região. Apesar disso, trata-se do 3º maior crescimento entre os municípios do litoral paulista, perdendo apenas para Bertioga (4,42% a.a.) e Praia Grande (3,07% a.a.).

Os mapas abaixo permitem visualizar as diferenças nessas taxas geométricas de crescimento anual dos municípios litorâneos que estão sendo analisados.



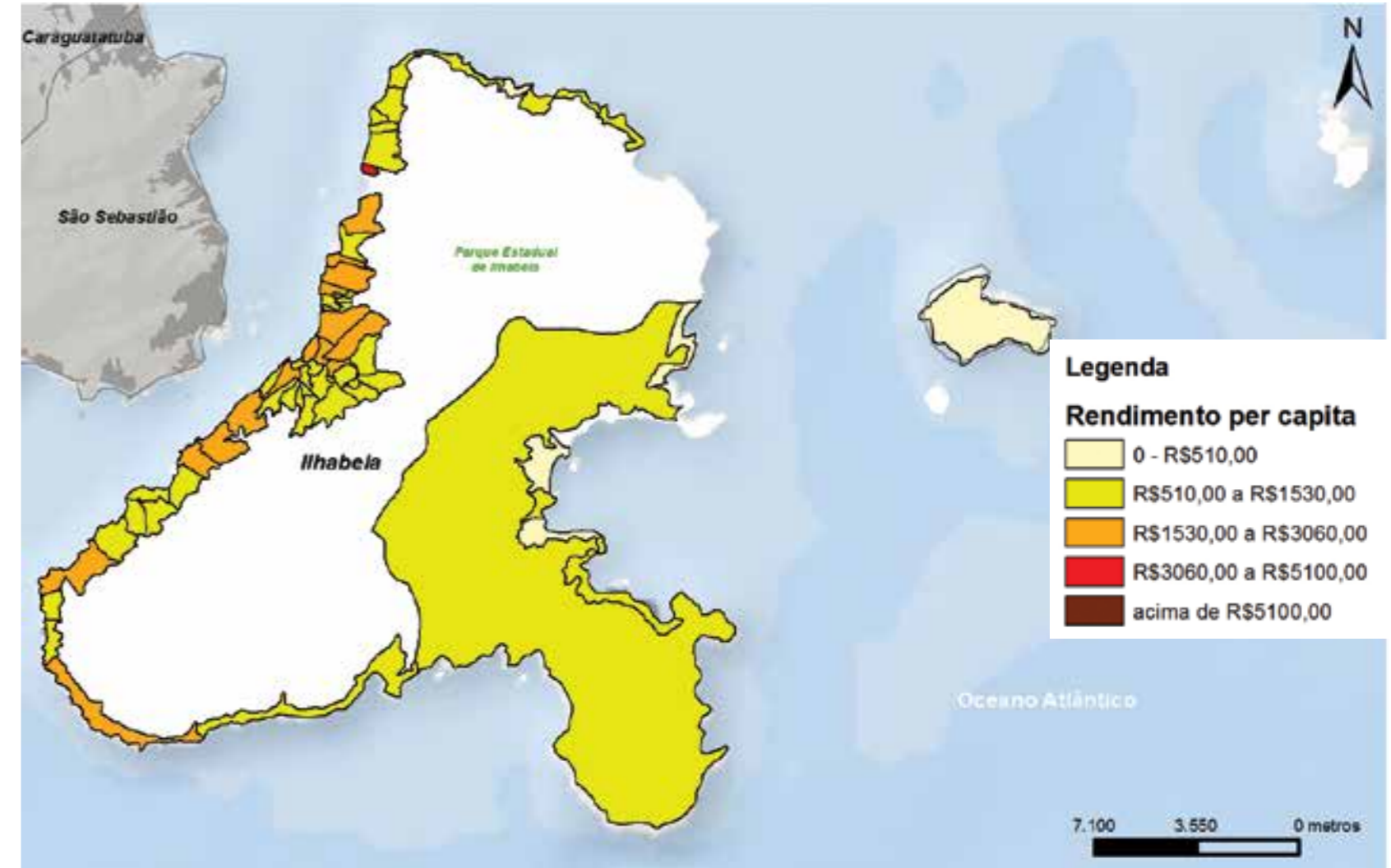
MAPA 1
Municípios do Litoral Paulista, Taxa Geométrica de Crescimento Anual TGCA 1991/2000 e 2000/10
Fonte: Censos Demográficos IBGE, 1991 e 2000 e Censos Demográficos IBGE, 2000 e 2010. Elaboração: Instituto Pólis.

De acordo com dados do Censo IBGE/ 2010, a população de Ilhabela é predominantemente jovem, 52% tem menos de 30 anos. Apesar de preponderante, esta faixa etária apresentou uma expressiva diminuição em relação ao censo de 2000, quando este percentual era de 59%. Já a faixa que vai de 30 a 59 anos aumentou de 33% para 39%, o que indica um estreitamento da base da pirâmide etária, ou seja, maior envelhecimento da população.

No que diz respeito à classificação da população de acordo com as categorias de cor e raça utilizadas pelo IBGE, a população residente de Ilhabela acompanha parte dos municípios litorâneos paulistas, onde o percentual de pardos sobre a população total está muito acima daquele verificado para o Estado de São Paulo: 41,8% ante 29,1%. Embora bastante reduzida, a presença de população indígena no território é o dobro da média no Estado de São Paulo: 0,2% ante 0,1%. Já no contexto do litoral, este é um dos seis menores percentuais de população indígena. Ainda no que concerne à variável cor ou raça, a população se apresenta distribuída ao longo da faixa litorânea de forma bastante mesclada, com maior concentração de população preta e parda onde há maiores concentrações populacionais.

Considerando o indicador “renda mensal do responsável pelo domicílio”, 70% das pessoas responsáveis por domicílios de Ilhabela possuem rendimento mensal de 0 a 3 salários mínimos, apresentando perfil bastante similar a maior parte dos municípios do litoral paulista.

Verificamos maior presença de responsáveis domiciliares com os maiores níveis de rendimento nos bairros próximos ao Centro, em Pereque, Cocaia, Engenho d’Água e Viana Barreiros, onde boa parte dos setores censitários possuem renda entre R\$ 1.866,00 e R\$ 3.732,00. A maior parte do município possui renda média entre R\$622,00 e R\$ 1.866,00. Há poucos setores onde esse indicador fica abaixo de R\$ 622,00, no bairro de Furnas ao norte da Ilha e na praia de Castelhanos.



MAPA 2
Rendimentos Nominais Médios dos Responsáveis pelos Domicílios Segundo Setores Censitários – R\$ - 2010
Fonte: IBGE - Censo 2010. Elaboração: Instituto Pólis, 2012.

Os dados do indicador “rendimento mensal domiciliar” (censo IBGE 2010) indicam que Ilhabela possui 31% dos domicílios com renda de até 2 salários mínimos, 44% dos domicílios com renda entre 2 e 5 salários mínimos.

Números do Censo de 2010 indicam que 28,21% dos 14.640 domicílios de Ilhabela³ são de uso ocasional (“2ª residência”), sendo ocupados principalmente no verão pela população flutuante (em torno de 18.725 pessoas) que é atraída pelo tradicional turismo balneário que ocorre na região. Acompanhando as tendências dos municípios litorâneos, o crescimento dos domicílios de uso ocasional entre os censos de 2000 e 2010 é menor que o percentual do crescimento dos domicílios ocupados permanentemente, respectivamente 6,72% e 22,32% (destes, 97% são casas, em razão da lei que impede a verticalização das edificações). Isto indica uma fixação crescente dos moradores na Ilha. De acordo com o Relatório Final do Plano Diretor de Saneamento Básico dos Municípios Operados pela SABESP, espera-se até 2040 acréscimo de 72,4% dos domicílios totais de Ilhabela, sendo que os permanentes devem aumentar 93,1% e os ocasionais e vagos, 39,3%. Do mesmo modo, projeta-se que, entre 2009 e 2040, a população fixa aumente 61,4% e a flutuante – que atualmente gira em torno de 50% do total da fixa – cresça 39,3%.

Provavelmente, a perspectiva de ampliação da base econômica da região, com a implantação dos empreendimentos do Porto de São Sebastião e da Petrobras, em um quadro tendencial de redução do número de membros das famílias, deve resultar na ampliação dos domicílios permanentes, em maior número que os ocasionais e vagos. Contudo, em função do grande passivo no âmbito do saneamento e da mobilidade regionais, esta previsão deverá exigir investimentos expressivos em infraestrutura, no Litoral Norte.

³ No Censo de 2000 esse número era de 9.806 domicílios.

ANÁLISE DA REALIDADE DO MUNICÍPIO E DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL



Acreditamos que o desenvolvimento sustentável de Ilhabela deve considerar a importância não somente da dimensão econômica (relacionada com a criação, acumulação e distribuição da riqueza), mas também das dimensões social e cultural (implica qualidade de vida, equidade e integração social), ambiental (refere-se aos recursos naturais e à sustentabilidade dos modelos de médio e longo prazo, principalmente considerando sua especificidade insular) e política (trata-se de aspectos relacionados à governança territorial, bem como ao projeto coletivo independente e sustentável).

A compreensão das dinâmicas de desenvolvimento do município envolve um conjunto de mudanças que se manifestam na realidade econômica, na organização socioterritorial e na gestão pública de maneira bastante relacionada. Esses três eixos nortearão a apresentação dos principais resultados das análises e a identificação dos desafios ao desenvolvimento sustentável do município.

EIXO 01 – REALIDADE ECONÔMICA DO MUNICÍPIO

O Produto Interno Bruto (PIB) do município de Ilhabela em 2009 (dado mais recente publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE) foi de R\$ 303,7 milhões, mais de três vezes superior ao registrado no início da década, quando seu PIB, em 2000, era de R\$ 98,4 milhões. O PIB per capita, por sua vez, é de R\$ 11.675,61, inferior à média estadual (R\$ 26,2 mil) e à média nacional (R\$ 15,9 mil), para o ano de 2009⁴.

Do ponto de vista da participação dos setores da atividade econômica no PIB, nota-se, conforme figura abaixo, que do total de riquezas produzidas no município, o setor da agropecuária representa 2% do total, enquanto que os setores industrial e de serviços representam, respectivamente, 11% e 80% do PIB do município (em valores absolutos, R\$ 33,4 milhões e R\$ 242,7 milhões). Evidentemente, a alta representatividade do setor de serviços está relacionada à importância do turismo e do comércio na região. A pífia participação da agropecuária, que engloba a pesca, indica a existência de uma considerável taxa de informalidade neste segmento.

PRODUTO INTERNO BRUTO



GRÁFICO 1 Participação dos setores no PIB do município (milhões de reais), Ilhabela, SP, 2009. Fonte: IBGE Cidades. Elaboração: Instituto Pólis.

No que se refere à distribuição dos estabelecimentos pelos setores da atividade econômica, de acordo com os dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), verifica-se que, em 2010, do total de 705 estabelecimentos registrados, 55,0% estavam nos serviços, 39,1% no comércio, 2,8% na construção civil, 2,8% na indústria e nem 1% na agropecuária. Dados que reiteram a

⁴ Importante destacar que, em 2008, Ilhabela ocupou a 8ª posição em orçamento público per capita no estado de SP.

vocação do município para o turismo e a possível informalidade na agropecuária.

ESTABELECIMENTOS FORMAIS

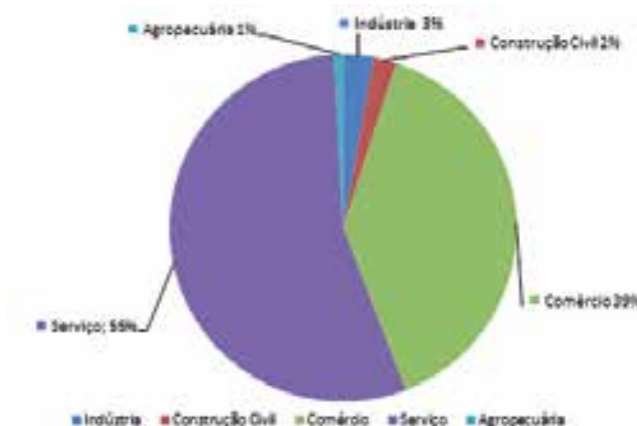


GRÁFICO 2 Distribuição (%) dos estabelecimentos por setores da atividade econômica, Ilhabela, SP, 2010. Fonte: IBGE, Perfil dos Municípios e RAIS, MTE. Elaboração: Instituto Pólis.

Em ordem de importância, a especialização produtiva regional⁵ de Ilhabela é marcada pelo grande peso do setor de alojamento e comunicação (a) – o que está relacionado às atividades de turismo –, serviços médicos, odontológicos e veterinários (b) – que cresceram expressivamente na última década –; comércio varejista (c); e, por fim, administração pública (d)⁶.

A população economicamente ativa (PEA) de Ilhabela é de 16.533 pessoas. Desse percentual, o número de ocupados é 11.392⁷.

Em relação aos empregos formais⁸ no município, em 2010 (foram contabilizados neste ano 6.110 postos de trabalho formais), têm-se o seguinte cenário: 54,9% estão no setor de serviços; 23,6% no comércio; 15,6% na administração pública; 4,37% na construção civil. Nos demais setores, tais como agropecuária, indústria de transformação e extrativismo mineral, a participação, em cada um, não chega a 1% dos empregos. O rendimento médio com vínculo empregatício no município é R\$ 1.236,19 (SEADE 2010), valor inferior à média registrada no Estado de São Paulo e à média nacional.

⁵ Dados obtidos a partir do cálculo do Quociente Locacional (QL) com base em dados do RAIS (MTE). O QL é um importante indicador que revela a especificidade de um setor dentro de uma região (município), o seu peso em relação à estrutura empresarial da região (município) e a importância do setor para a economia do Estado.

⁶ MTE, RAIS (Elaboração Própria)

⁷ Censo (IBGE, 2010)

⁸ É válido mencionar que o emprego formal captado pelos dados do RAIS/MTE refere-se aos vínculos empregatícios regidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e estatutários (regidos pelo Estatuto do Servidor Público) no mercado de trabalho nacional.

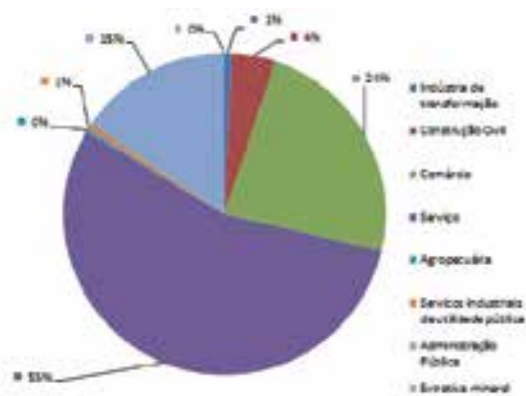


GRÁFICO 3
Distribuição (%) dos empregos formais por setores da atividade econômica, Ilhabela, SP, 2010
Fonte: MTE, RAIS. Elaboração: Instituto Pólis.

Embora a dificuldade de acesso aos dados, muitas vezes inexistentes, seja um obstáculo para o estudo e análise deste setor informal em Ilhabela conforme mencionado, a partir das entrevistas realizadas em campo pode-se depreender que os principais focos da informalidade neste município estão, fundamentalmente, nas atividades do comércio, turismo e construção civil.

Confrontando agora os dados do IBGE e da RAIS, podemos dimensionar um pouco mais o papel da informalidade no mercado de trabalho de Ilhabela. O Censo de 2010 registrou uma população economicamente ativa (PEA) de 16.533 pessoas; deste total, o número de ocupados era de 11.392. Por outro lado, a RAIS registrou 6.110 empregos formais no município. Se retirarmos do total de ocupados os trabalhadores formalizados, teremos 5.282 ocupados não formalizados.

Por sua vez, o IDH do município é 0,781, contra 0,757 do Brasil e 0,820 do Estado de SP.

De acordo com a Cespeg⁹ (2011), os investimentos previstos no setor de petróleo de US\$ 5 bilhões/ano (US\$ 3,7 bilhões relacionados à exploração, produção e refino) devem produzir impactos altamente significativos na economia brasileira. Os impactos diretos, indiretos e de efeito-renda são potencialmente de US\$ 12 bilhões por ano – relação de 1:2,5 com o investimento. A realização total desse potencial depende da parcela de fornecimento local de insumos e serviços.

No caso de Ilhabela, considerando o já referido Quociente Locacional (QL), observa-se que os setores potenciais e relevantes para serem analisados são: construção civil, infraestrutura, turismo, pesca e reciclagem. O setor apresentou um QL menor que 1, entretanto o crescimento de 2000 (QL 0,08) para 2012 (QL de 0,89) indica potencialidade da construção civil na economia do município.

Por fim, é importante destacar algumas deficiências com relação ao setor da construção civil em Ilhabela, constatadas através de entrevistas realizadas pela equipe do Pólis com a diretora de Urbanismo de Ilhabela e um técnico da Secretaria de Habitação, em 13 de abril de 2012:

“Os convênios com o governo federal não são possíveis, pela falta de regularidade dos títulos de propriedade imobiliária, que chegam ao ponto de não permitirem a previsão de áreas públicas, o que inviabiliza o acesso aos recursos da Caixa e do Programa Minha Casa Minha Vida”¹⁰. Nesse sentido o programa da CDHU Teto Legal para a regularização tem sido bastante oportuno, como base para a melhoria da política habitacional. O déficit habitacional constatado é de 600 residências.

Há em Ilhabela uma preocupação generalizada de que os investimentos relacionados à cadeia de petróleo e gás afetem a Ilha negativamente. Ainda que haja consciência dos benefícios que alguns deles possam trazer à cidade, a maioria dos relatos aborda os investimentos como nocivos. Dentre eles, de acordo com a Cespeg, destacam-se seis projetos: Ampliação do Porto de São Sebastião; Plataformas marítimas (prevista a construção de 22 no campo Mexilhão até 2020); Ampliação do terminal privado Marítimo da Petrobras –TEBAR; Unidade de Tratamento de Gás de Caraguatatuba – UTGCA; Nova Estrada de contorno Caraguatatuba – São Sebastião; Duplicação da Tamoios (SP-99).

Especificamente em se tratando da geração de renda e postos de trabalho em Ilhabela, a atividade do turismo é, indiscutivelmente, a mais importante.

A maioria das iniciativas públicas e privadas objetivam a melhora e o incremento desse setor. É aqui que algumas opiniões se dividem: ao passo que algumas pessoas reconhecem a possibilidade de aumento do “movimento” turístico com as obras do Pré-Sal, outras temem que as respectivas obras possam atrapalhar a atividade turística mediante aumento desordenado da população, possíveis obras que tornariam a paisagem mais feia ou ainda as grandes chances de incremento da poluição. O risco de desastres ambientais é um temor recorrente. Apesar dos riscos que seguramente trará, nota-se na população um anseio para que os royalties sejam aplicados integralmente na melhoria das condições de saneamento (no sentido amplo), segurança, transporte coletivo – tradicional e hidroviário - preservação e ações de incentivo ao desenvolvimento de turismo sustentável, como investimentos em Unidades de Conservação e sua utilização com formas de gerar renda e emprego.

À vocação turística imbrica-se a preocupação com o meio ambiente e o crescimento ecologicamente sustentável, o que faz com que ocorra uma retroalimentação

entre ambas as áreas: o turismo responsável sobre as óticas econômica, social e ambiental faz bem à Ilha, tanto sob a ótica conservacionista quanto a financeira. Nesse sentido, inúmeras iniciativas objetivam coadunar a preservação natural da Ilha com a atração dos visitantes. Na verdade, esse é considerado um diferencial de Ilhabela; as pessoas a visitam, em grande medida, pela suas belezas naturais, pela vasta cobertura nativa que contempla 85% do território da ilha, como supracitado, e pelas atividades diretas ou indiretas ligadas ao ecoturismo.

Em Ilhabela, a produção pesqueira representa importante atividade geradora de renda. Dos treze municípios estudados, a cidade é a que possui uma das maiores participações no setor.

Os impactos dos investimentos na cadeia de petróleo e gás natural, bem como seus desdobramentos em investimentos de infraestrutura (portos, rodovias etc.) indubitavelmente trarão impactos na questão da mão de obra.

No que se refere ao município de Ilhabela, levantamentos realizados pela Equipe Pólis apontam para o fato de que a qualificação de mão de obra no município é um problema a ser enfrentado, ainda que algumas iniciativas estejam em andamento.

Até agora, Ilhabela não possui iniciativas ou programas vinculados ao Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP)¹¹. No âmbito federal, podemos citar o PRONATEC¹² (Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego), em sua versão Pronatec Copa, o qual já abriu matrículas em Ilhabela em mais de 20 cursos. Do governo estadual, em 2011 foi criado o programa de capacitação profissional denominado Via Rápida Emprego, que já ofereceu três cursos no município¹³.

Desde 2009, o SEBRAE está desenvolvendo na região um sofisticado projeto de desenvolvimento do turismo, o Circuito Turístico Litoral Norte, que visa integrar as cidades de Ilhabela, São Sebastião, Caraguatatuba e Ubatuba em um núcleo de turismo regionalizado.

No âmbito das iniciativas da prefeitura de Ilhabela para qualificação e encaminhamento de mão de obra, são oferecidos cursos gratuitos de qualificação profissional por meio de convênio com a Escola SENAI “Santos Dumont” de São José dos Campos.

O “Posto de Atendimento do Trabalhador (PAT) coordena os programas Time do Emprego, Renda Cidadã e Ação Jovem, todos do Estado de São Paulo. É nesse órgão que o cidadão encontra serviços como emissão de Carteira de Trabalho, pedido de seguro desemprego, cursos gratuitos de qualificação profissional, lista das vagas abertas na região. Os programas de capacitação para o

¹¹ Informações retiradas do sitio <http://www.proffisoesdefuturo.com.br/prominp>

¹² Informações retiradas do sitio www.pronateccopa.turismo.gov.br

¹³ “Recepção e Atendimento”, “Técnica em vendas”, “Manipulação e Higienização de Alimentos”.

¹⁰ Ilhabela não recebeu investimentos relacionados ao PAC

trabalho, existentes desde 2009, são o PEQ da Secretaria de Estado para o Emprego, abrangendo cursos de auxiliar administrativo, recreacionista, recepção e técnicas de recepção, e o Via Rápida, de Desenvolvimento Social, com cursos de garçom e serviços de alimentação.

A reclamação, no entanto, é que a capacidade de qualificação dos trabalhadores ainda é pequena frente às necessidades dos empregadores e do próprio fluxo de jovens egressos do ensino médio.

Existem também Cursos descentralizados da Faculdade Paula Souza de Administração e Gestão de Pequenos Negócios e ainda a Frente de Trabalho Bolsa Auxílio-Qualificação: 24 horas-semanais, das quais 4 horas são destinados a cursos (100 vagas que são destinadas a todo tipo de pessoas com deficiência).

Por fim, podemos citar a Escola de Marcenaria e o Fundo de Solidariedade, que tem firmado parceria com diversas entidades e instituições, entre elas o Serviço Nacional de Aprendizagem Rural – SENAR com cursos em diferentes segmentos como, pedreiro, jardineiro, processamento artesanal de pães, entre outros.

Após a realização desse diagnóstico, destacou-se a visão de que Ilhabela não tem vocação e tampouco interesse em participar diretamente (como receptora de investimentos industriais) dos investimentos oriundos da cadeia de óleo e gás.

Não houve afirmações de oposição aos projetos do Pré-Sal e sua importância para a região. Não se abre mão dos benefícios decorrentes desses vultosos investimentos. Mas prepara-se, na medida do possível e com certos percalços, para “aproveitar” desses recursos.

Contudo, o que fica explícito é que, em que pese a possibilidade de enormes mudanças para o Litoral Norte, Baixada Santista, estado de São Paulo e Brasil, originadas pela magnitude dos investimentos relacionados à exploração do Pré-Sal, Ilhabela não deseja mudar; quer manter-se a mesma, nem menor nem maior, melhorando a qualidade de vida de seus habitantes e buscando o desenvolvimento econômico ambientalmente responsável.

EIXO 02 – ORGANIZAÇÃO SOCIOTERRITORIAL

A seguir apresentamos as dinâmicas de ocupação do território, considerando a sua interação com o meio-ambiente, com a expansão da produção imobiliária e com a habitação e regularização fundiária. Diretamente articuladas às dinâmicas de ocupação do território, as condições de mobilidade e saneamento serão também determinantes na compreensão da organização socio-territorial. As ofertas dos serviços de saúde e as condições de segurança são também aspectos relacionados, ainda que indiretamente, à estas dinâmicas.

Meio Ambiente e Território

O município de Ilhabela está inserido em uma região de domínio da Mata Atlântica, sendo que 85% de sua área são recobertos por vegetação natural. Ambientes insulares como o de Ilhabela são de extrema importância para a conservação da biodiversidade (SMA, 1998).

A realidade ambiental do município motivou a criação de duas unidades de conservação no seu território.

O Parque Estadual de Ilhabela (PEIB) foi criado pelo Decreto nº 9.414, de 20 de janeiro de 1977 e é administrado pela Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo (Fundação Florestal). Trata-se do maior parque insular do Estado de São Paulo, abrangendo uma área de 27.025 hectares.

A questão da regularização fundiária é um problema crítico em todo o PEIB, uma vez que 100% de suas terras não estão regularizadas do ponto de vista fundiário.

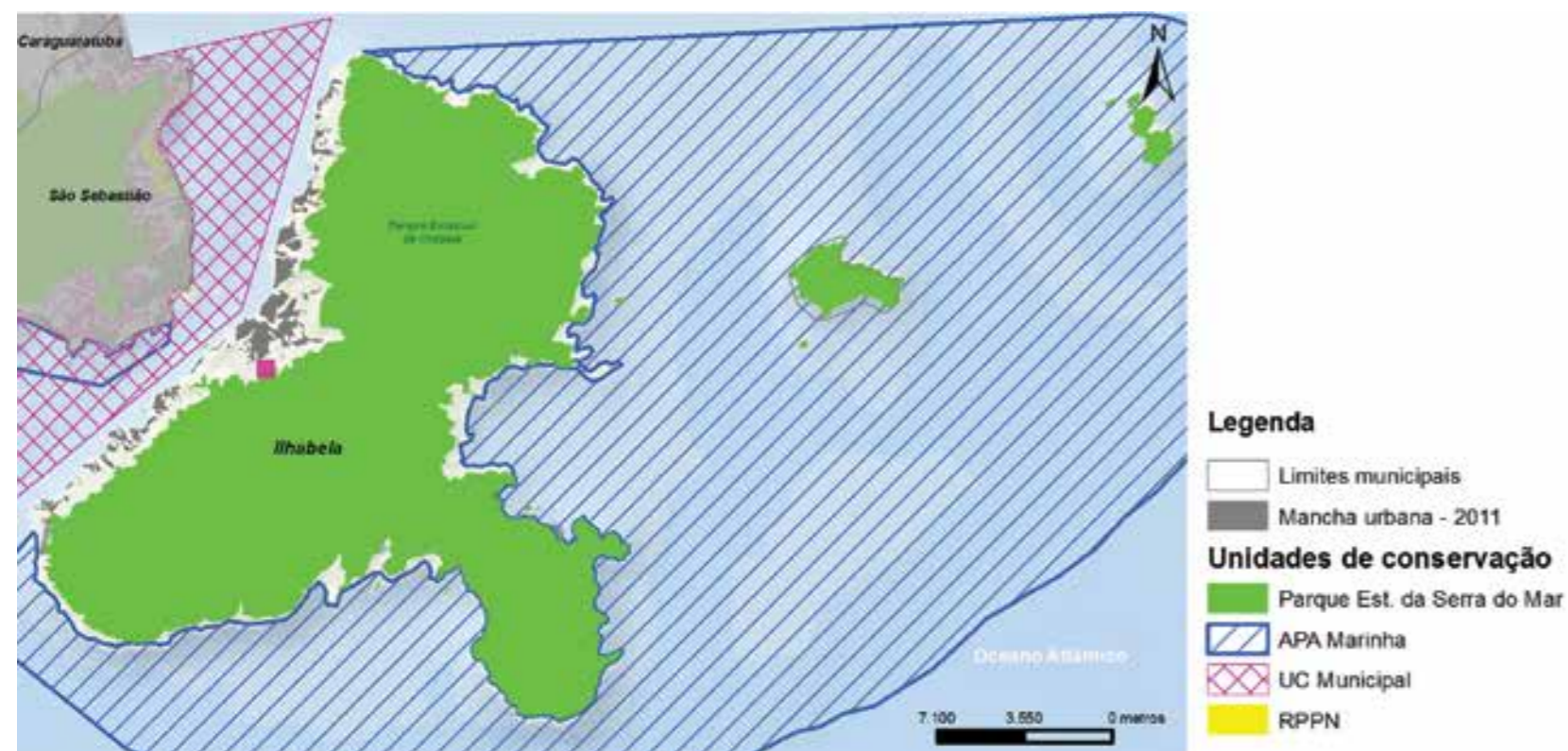
Nota-se a existência de vetores de seccionamento da vegetação existentes no interior do PEIB: Estrada de Castelhanos (SP 004/131), Avenida Perimetral Norte e SP 131 e SP 131 Sul e Trilha do Bonete

Em relação à exploração predatória da biota, existem ações de caçadores e de palmiteiros em toda a área do PEIB, além de obras e desmatamento irregulares.

A fiscalização é realizada pela Polícia Ambiental do Estado de São Paulo através do Plano de Policiamento Ambiental Marítimo – PROMAR e conta com o apoio da Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo.

Quanto ao uso sustentável do entorno do PEIB, cumpre salientar a existência do Parque Municipal das Cachoeiras (PMC), localizado na região da Água Branca, em uma área de cerca de 80 mil metros quadrados. Tal Parque se destaca por possuir trilhas de fácil acesso para duas cachoeiras de quase 30 metros de altura. O PMC é aberto à visitação pública e no local são desenvolvidas atividades como educação ambiental para alunos das escolas de Ilhabela, contemplação, observação de pássaros e turismo de aventura (PMI, 2012b).

A APA Marinha do Litoral Norte (APAMLN) foi instituída pelo Decreto Estadual nº 53.525, de 8 de outubro de 2008, e é administrada pela Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo (Fundação Florestal). Ela possui 316.242,45 hectares e em sua área de abrangência estão os municípios de São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba (FUNDAÇÃO FLORESTAL, 2012). Para efeito de gestão, a APAMLN é subdividida em três setores, sendo que o Maembipe, composto por 90.865,31 ha, é o que engloba o município de Ilhabela.



MAPA 3
Unidades de conservação existentes no Município de Ilhabela

Fonte: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais, 2011; Secretaria de Estado do Meio Ambiente, 2011. Elaboração: Instituto Pólis

Dinâmica Imobiliária

O Plano Diretor de Desenvolvimento Socioambiental de Ilhabela (Lei Municipal 421/ 2006) legisla claramente de forma a coibir a verticalização do município, pois o seu artigo 174 limita a dois pavimentos a altura máxima das edificações, as quais, mesmo com a adoção de térreo na forma de pilotis, não poderão apresentar gabarito superior a 8m (oito metros). Tal restrição foi determinante para impedir a verticalização. Essas medidas dificultaram o adensamento.

A ocupação urbana é limitada entre as unidades de conservação e a faixa da orla marítima. Os condomínios fechados estão localizados predominantemente nas faixas de terra próximas a orla e nos morros, com maior concentração nos bairros da região central, como Perequê, Reino, Barra Velha e Água Branca. E aparecem de forma dispersa em bairros como Praia Grande, Ponta da Sela, Itaguassú e Itaquanduba.

Os condomínios fechados, normalmente 2ª residência, encontram-se segregados da malha urbana por muros, predominando casas dispostas em grandes lotes de forma dispersa. Em geral, os condomínios apresentam baixa densidade de ocupação, com lotes que possuem cerca de 600m² a 700m², inseridos na Zona Urbana de Baixa Restrição (ZU2), que estipula a metragem de 450m² para o lote mínimo.



MAPA 4
Ilhabela – Distribuição dos Loteamentos e Condomínios Fechados, 2012.

Fonte: Prefeitura Municipal de Ilhabela, 2012.

Elaboração: Instituto Pólis, 2012.

Os principais loteamentos e condomínios fechados de média e alta renda de Ilhabela somam sete unidades. Suas residências apresentam algumas características semelhantes independentemente do condomínio em que estão inseridas: possuem metragem sempre superior a 200m² de área construída, chegando até a 745m²; possuem sempre 2 ou mais vagas de automóvel e 3 ou mais dormitórios. Os preços de venda encontrados chegam até a faixa de R\$ 15.000.000,00, em uma residência no Condomínio Santa Maria, no bairro da Vila.



FIGURA 2
Ilhabela – Residências em Condomínios Fechados, 2012.
Fonte: www.imoveisdeluxo.com.br / acesso em Março de 2012; Acervo de Christian Deni Rocha e Silva.

Além dos condomínios próximos à orla, comuns entre os municípios litorâneos, Ilhabela também apresenta condomínios de alto padrão “isolados” da malha urbana, próximos ao Parque Estadual, configurando espaços elitizados isolados do restante da cidade. As malhas viárias internas destes condomínios também se diferenciam entre si, não seguindo um padrão de disposição dos lotes, comum entre a grande parte dos condomínios fechados. Essa característica dos condomínios de Ilhabela pode ser justificada pela sua topografia acidentada e os limites naturais de seus sítios.



FIGURA 3
Exemplos de Traçados Viários dos Condomínios Ponta da Figueira e Yacamim.
Fonte: Google Earth, 2012. Elaboração:



A fragilidade histórica dos processos e mecanismos de planejamento e gestão urbana a nível local fez com que o crescimento urbano de Ilhabela ocorresse de modo desordenado com a implantação destes loteamentos e condomínios fechados que criam espaços isolados, dificultando as relações sociais e a integração entre as diversas áreas da cidade. Esse isolamento, atrelado a pouca presença de centros comerciais nos bairros e insuficiência de estabelecimentos comerciais e de serviços locais, pode ser considerado um ponto crítico relevante, com exceção de alguns bairros localizados na região central. Esta situação gerou a necessidade de viagens a outros bairros através da utilização da principal via local, intensificando o tráfego que ocorre principalmente durante o verão quando muitos domicílios de veraneio estão ocupados por moradores temporários.

Esse quadro pode acarretar em segregação socioespacial de famílias de média e baixa renda que, por não possuírem condições financeiras para acesso às áreas mais valorizadas, tanto pelo mercado imobiliário quanto pelo modelo de ocupação incentivado pela legislação municipal, acabarão por ocupar áreas mais afastadas da orla, sem infraestrutura básica e distantes dos equipamentos públicos.

Ocupação Urbana e Regulação Urbanística

O município de Ilhabela apresenta precariedade habitacional grave, baixa atividade econômica e baixo crescimento populacional, dividindo a colocação com outros dois municípios do litoral norte (Caraguatatuba e Ubatuba). Tal situação crítica reforça a questão da habitação como um dos desafios prioritários ao desenvolvi-

to sustentável do município. A seguir, apresentamos a síntese das análises sobre a precariedade habitacional e demandas atuais, a fim de caracterizar os desafios as políticas públicas de habitação.

Foram identificados pelo município 15 assentamentos precários, localizados, em sua grande maioria, na parte da ilha onde a ocupação urbana é mais antiga e consolidada, conforme se pode observar no mapa.



MAPA 5
Ilhabela – Distribuição dos Assentamentos Precários – 2012
Fonte: Prefeitura Municipal de Ilhabela, 2012. Elaboração: Instituto Pólis.

Em relação ao Zoneamento, os assentamentos precários estão situados predominantemente na Zona de Alta Restrição 2 (ZR2) mas também são identificados, em menor concentração, na Zona Urbana de Baixa Restrição (ZU2)¹⁴. A prefeitura informa que todos os assentamentos precários estão demarcados como Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS), definidos pelo artigo 148 do seu plano diretor.

Segundo informações da Diretoria de Habitação da Prefeitura de Ilhabela, 06 assentamentos precários estão sendo trabalhados¹⁵.

¹⁴ Segundo o Plano Diretor, a ZR2 e a ZU2 possuem as seguintes características em relação à ocupação. Zona de Alta Restrição 2 (ZR2) - é permitido o uso/ocupação em módulos de tamanho mínimo de 3000m², com taxa de ocupação de 15% e coeficiente de aproveitamento de 0,20 para empreendimento residencial e taxa de ocupação de 20% com coeficiente e aproveitamento de 0,30 para empreendimento comercial. Zona Urbana de Baixa Restrição (ZU2) - é permitida a implantação de módulos de tamanho mínimo de 450m², sem desdobro e em áreas localizadas nos bairros do Perequê, Vila, Itaquanduba e Barra Velha. Nos demais bairros o tamanho mínimo deve ser de 600m², sem desdobro.

¹⁵ Costa Bela, Bexiga, Cantagalo, Morro dos Mineiros, Senzala e Buraco do Morcego. Em 04 dos 06 assentamentos, os cadastros socioeconômicos das famílias já foram finalizados: Cantagalo (194 famílias), Senzala (48 famílias), Bexiga (51 famílias) e Costa Bela (15 famílias). Nos assentamentos Morro dos Mineiros e Buraco do Morcego os levantamentos estão em andamento.

Há a necessidade de execução de levantamentos físicos, urbanísticos e de infraestrutura urbana disponível, ou a carência delas, nos assentamentos precários, pois estes são dados indispensáveis para que o poder público elabore os regimes urbanísticos específicos para cada AEIS, instituídos pelo Plano Diretor e que devem ser regulamentados via decreto municipal. A falta de um diagnóstico preciso sobre os assentamentos precários em relação ao zoneamento onde está inserido; as carências de infraestrutura e de equipamentos públicos existentes; e o perfil socioeconômico das famílias moradoras dificultam a adoção de ações e a criação de políticas públicas que visem qualificar estes assentamentos.



FIGURA 4
Ilhabela – Núcleo Cantagalo e Costa Bela, 2012.
Fonte: Google Earth, 2012. Elaboração: Instituto Pólis.



É importante destacar também a existência de comunidades tradicionais caiçaras que também apresentam precariedades habitacionais.



FIGURA 5
Ilhabela – Moradias precárias na Ilha Vitória, 2012.
Fonte: PLHIS, 2012.



O Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS, 2012) de Ilhabela não possui nenhuma diretriz específica voltada às ações a serem desenvolvidas ou priorizadas nos assentamentos precários do município. Este Plano remete às diretrizes gerais elaboradas pelo Ministério das Cidades e pelo PlanHab (Plano Nacional de Habitação), sem detalhar diretrizes específicas para o município, o que dificulta um planejamento acerca das intervenções necessárias nos assentamentos precários do município.

Quanto ao déficit habitacional do município de Ilhabela, segundo dados do ano de 2000 (CENSO IBGE), a estimativa era de 623 domicílios. De acordo com estimativas da Fundação SEADE, há necessidade de 4.247 novos domicílios nos próximos 12 anos.

No entanto, é importante considerar que apenas parte desta demanda futura deverá ter participação do poder público, como demanda prioritária para o atendimento habitacional. Aqui, parte-se do pressuposto de que as demandas prioritárias para atendimento por programas públicos são aquelas que abrangem a população sem rendimento, com faixas de renda de até 2 salários mínimos e parte da população com renda entre 2 a 5 salários mínimos. Sendo assim, adotando-se o percentual de 77,62%, correspondente às faixas de renda até 5 SM, tem-se uma projeção de 3.297 novas moradias até o ano de 2023, sendo destas, 1444 novas moradias para famílias até 2 SM, onde o poder público deverá ter algum nível de participação tendo em vista que tem responsabilidade integral pela provisão.

Atualmente, o “Conjunto dos Buritis” é o único empreendimento habitacional de interesse social, ou seja, voltado ao atendimento a famílias com renda de até 03 salários mínimos. Neste empreendimento existem 80 unidades habitacionais construídas pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do estado de São Paulo (CDHU) e entregues em 2006.



FIGURA 6
Ilhabela – Conjunto Habitacional Ilhabela A, 2012.
Fonte: www.lmovelweb.com / Acesso em Março 2012.

AVALIAÇÃO DA REGULAÇÃO JURÍDICA DO ORDENAMENTO TERRITORIAL E INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA

A Lei Orgânica de Ilhabela estabelece uma seção específica com uma série de dispositivos sobre planejamento municipal estabelecendo princípios básicos (art. 10, §1º), os aspectos a serem considerados na fixação de objetivos, diretrizes, indicadores e metas para a ação municipal (art. 10, §2º); a articulação dos planos e programas com o plano diretor (art. 10, §3º), bem como os instrumentos de planejamento a serem utilizados na cidade (art. 10, §4º c/c art. 11).

O ordenamento territorial no Município de Ilhabela é regulado principalmente pelo Plano Diretor do Município (Lei municipal nº 421/2006). Não obstante, a Lei Orgânica do Município regulamenta aspectos bastante pontuais tais como a criação, organização e supressão de distritos e subdistritos mediante consulta prévia plebiscitária (art. 7º, inciso IV) e o reconhecimento da organização político-administrativa do Município que compreende além dos distritos, subdistritos, bairros e vilas, as Ilhas de Vitória, Sumítica, Serraria, Cabras e outras situadas na faixa litorânea municipal (art. 6º). Determina, ainda, que qualquer tipo de construção de casas ou prédios obedecerá ao limite máximo de dois andares (art. 51).

A Lei de Uso e Ocupação de Ilhabela (Lei municipal nº 98/80) estabelece regras sobre o patrimônio turístico, a proteção ambiental e o parcelamento, uso e ocupação do solo. Tal lei não foi expressamente revo-

gada pelo Plano Diretor (art. 222, plano diretor). No entanto, a indefinição quanto à vigência da lei de uso e ocupação do solo em Ilhabela pode gerar controvérsias acerca dos dispositivos legais que estariam em vigor no que se refere ao ordenamento territorial.

O Plano Diretor de Ilhabela estabelece uma série de princípios e definições para fins do ordenamento territorial e da conservação ambiental em Ilhabela (art. 3º, Plano Diretor) que estabelecem alguns conceitos jurídicos na cidade tais como: o conceito de comunidades tradicionais (art. 3º, inciso V); de orla marítima (art. 3º, XXIV), zona de amortecimento (art. 3º, inciso XXXIX), zona a urbanizar prioritariamente (art. 3º, XXXX) entre outros.

Além do Zoneamento propriamente dito, o Plano Diretor de Ilhabela regulamenta outras unidades territoriais¹⁶, sendo que tais áreas não estão espacializadas em mapas. Diante disso, não fica claro como essas áreas se articulam ou eventualmente se sobrepõem ao zoneamento.

Não obstante, a regulamentação dos instrumentos urbanísticos do Estatuto da Cidade pela lei municipal, há que se considerar que não foram previstas as áreas para sua aplicação, consideradas como conteúdo mínimo do plano diretor pelo Estatuto da Cidade (arts. 42, incisos I e II). Não há tampouco uma definição clara de imóveis não edificados, subutilizados e não utilizados. Vale notar que o Plano Diretor prevê expressamente a necessidade de aprovação de lei municipal específica para aplicação dos instrumentos indutores da função social da propriedade (art. 132, §2º) e das operações urbanas (art. 3º, inciso XXII).

Do ponto de vista da definição de parâmetros urbanísticos, o Plano Diretor de Ilhabela apresenta avanços e já insere uma série de regras específicas sobre edificações, atividades de incômodo e impactos ambientais e urbanísticos, parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo (Parte III do PD)

Com base no Decreto Federal nº 5.300/04, que dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e critérios de gestão da orla marítima, o Plano Diretor de Ilhabela define o conceito de orla marítima e propõe um zoneamento marinho¹⁷.

¹⁶ I – Áreas de Ocupação Adensada (art. 22); II – Áreas de Ocupação Rarefeita (art. 23); III – Áreas Estruturadoras do Modelo Espacial (art. 25), subdividida em Centro Histórico, Corredor Desenvolvimento, Bairros Interiorizados e Comunidades Tradicionais; IV – Áreas de uso (art. 33); V – Áreas de interesse da municipalidade (art. 37); VI – Áreas Especiais de Interesse Institucional (art. 145 c/c art. 146); VII – Áreas Especiais de Interesse Urbanístico (art. 145 c/c art. 147); VIII – Áreas Especiais de Interesse Social (art. 145 c/c art. 148); IX – Áreas de Revitalização (art. 151); X – Áreas Especiais de Interesse Ambiental e Cultural (art. 145 c/c art. 154); XI – Áreas de Proteção do Ambiente Natural (art. 156); XII – Zonas a Urbanizar Prioritariamente - ZUP (art. 3º, inciso XXXX; art. 39, inciso IV); XIII – Zona de Amortecimento (art. 3º XXXIX).

¹⁷ As Zonas Marinhas são classificadas em (arts. 17 a 19): a) Zona Marinha de Preservação; b) Zona Marinha de Intervenção Controlada; c) Zona Marinha de Uso Intensivo;

Além disso, foi criado um Corredor de Desenvolvimento Turístico que “[...] compreende todas as áreas da Orla Marítima ao longo da rodovia SP-131 de todas as ZEE’s com malha viária estruturada” com diretrizes próprias (art. 27).

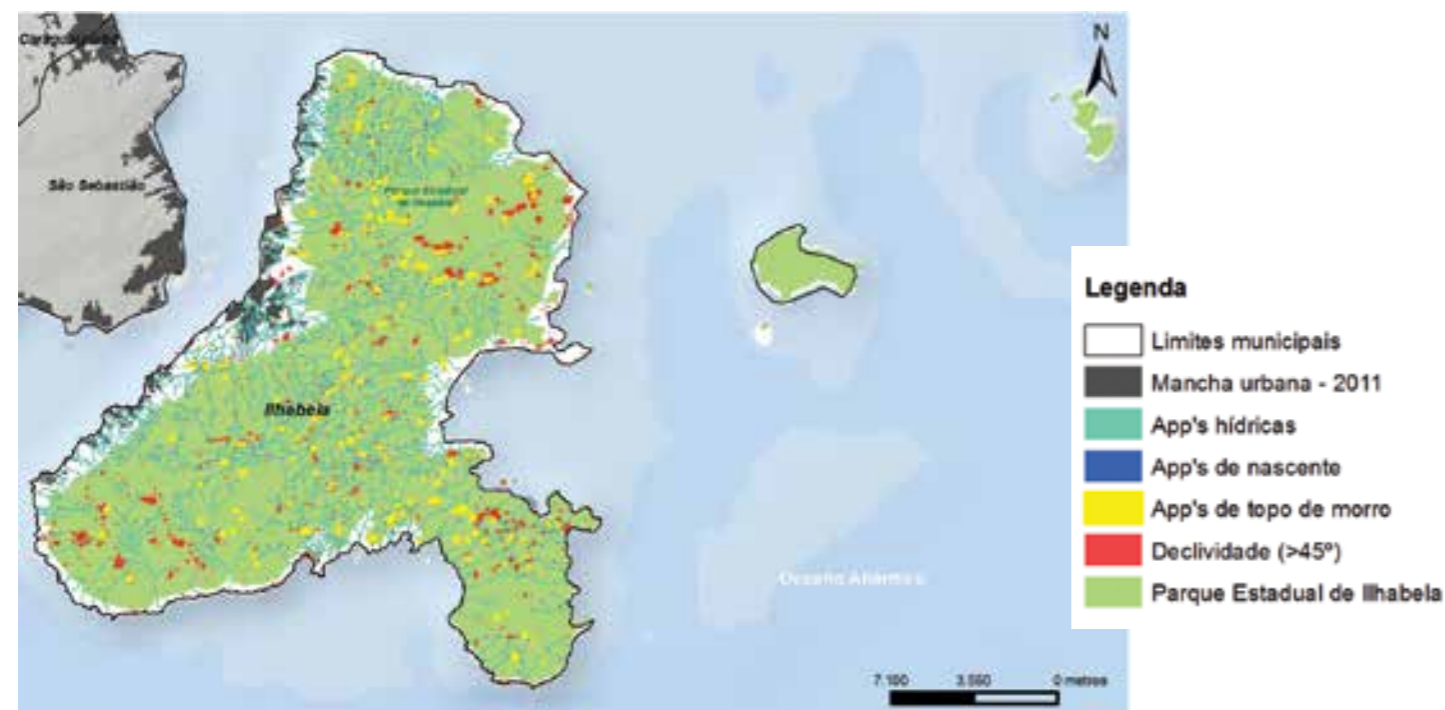
Outro ponto, é que a área apontada como de expansão urbana pela Lei municipal nº 185/03 não se coaduna com o estabelecido pelo Plano Diretor e pelo Zoneamento Econômico Ecológico do Litoral Norte (Decreto estadual nº 49.215/04) que preveem parâmetros bem restritivos. Com efeito, as áreas direcionadas a preservação ambiental pelo Plano Diretor e pelo ZEE-LN¹⁸, são considerados de expansão urbana para a lei municipal específica de Perímetro e Expansão.

Considerando o fato de ser um Município ilhéu, com acesso somente por meio do terminal de balsas, a LUOS (art. 133, Lei Municipal 98/80) determina que devam ser recusados todos os “projetos industriais e equiparados”, assim como as “atividades portuárias”, apresentados para análise e apreciação do Executivo.

Finalmente o Plano Diretor regulou, a partir de 2006, o EIV enquanto instrumento de política urbana, definido como um estudo técnico dos impactos¹⁹ positivos e negativos de empreendimentos ou atividades. No entanto, o plano diretor não dispõe sobre as hipóteses de exigência do EIV/RIV, tampouco sobre seus critérios de definição de contrapartidas. De modo confuso, a avaliação do impacto de empreendimentos passa a ser regulada no âmbito do Sistema Municipal de Gestão do Planejamento – SMGP (artigos 115 e seguintes do plano diretor), em que o EIV/RIV dá lugar a outro instrumento, definido como “Projetos Especiais”²⁰, o que pode gerar dificuldade de interpretação e aplicação.

DESAFIOS AO PLANEJAMENTO

Tendo 80% de seu território protegido ambientalmente e áreas com declividade imprópria à ocupação – dentro e fora das unidades de conservação – resta um pequeno território que deve ser monitorado.



MAPA 6
Ilhabela – Monitoramento do território
Elaboração: Instituto Pólis, 2012.

¹⁸ O Zoneamento Ecológico – Econômico do Setor Litoral Norte já foi aprovado pelo Governador do Estado de São Paulo pelo Decreto Estadual nº 49.215/04, e estabeleceu uma série de zonas terrestres e marinhas. A atualização do zoneamento econômico ecológico do Litoral Norte é competência do Grupo Setorial de Coordenação do Litoral Norte (art. 8º, Lei Estadual nº 10.019/98; art. 1º, inciso II e art. 5º do Decreto 47.303/02 alterado pelo Decreto 56.273/10). Conforme se depreende das atas do Grupo setorial mencionado (Atas de audiências públicas disponibilizadas em abril de 2012, pela Coordenadoria e Planejamento Ambiental da Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Estado de São Paulo) - cujos titulares e suplentes foram designados para o biênio 2010-2012 (Resolução SMA 129/10)- já se iniciaram os debates sobre a revisão do atual ZEE- Litoral Norte.

¹⁹ O impacto urbanístico é definido no plano diretor como aquele causado por uma intervenção em área urbana que implica repercussões no meio físico (paisagem urbana, redes de infraestrutura, circulação e transportes) e no meio sociocultural (art. 3, XX, PD).

²⁰ Estes “Projetos Especiais” são, na definição da lei, projetos de empreendimentos potencialmente causadores de impactos socioambientais. Estes empreendimentos devem ser analisados no âmbito de “Estudos de Viabilidade Urbanística”, que, diferente do EIV (previsto expressamente inclusive na Lei Orgânica Municipal), não foi definido no art. 30 do PD. Estes estudos de viabilidade urbanística devem conter a análise: impactos sobre a infraestrutura urbana (sistema viário, redes de água, esgoto, drenagem, energia e comunicação); impactos sobre a estruturação urbana (distribuição da terra urbanizada, dos estoques edificados e das infraestruturas de mobilidade e transporte); impactos sobre a paisagem e o ambiente e impactos sobre a estrutura socioeconômica. Os empreendimentos denominados “projetos especiais” são classificados em empreendimentos pontuais e empreendimentos de impacto urbano (níveis 01 e 02).

Essas áreas potenciais para a ocupação urbana futura localizam-se com maior intensidade nas proximidades de bairros e assentamentos já existentes, principalmente na costa continental, sendo que a maior concentração destas áreas encontram-se na região central do município, próximas a Barra Velha. Em menor concentração, também encontram áreas potenciais para a ocupação na costa marítima do município.

Em relação aos fatores geotécnicos, observa-se que todas as áreas que apresentam potenciais para ocupação urbana identificadas apresentam fragilidades, apresentando alta suscetibilidade à erosão nos solos superficiais e também alta suscetibilidade à escorregamento. Com efeito, é necessário intervenções construtivas complexas de modo a garantir a segurança das construções. Tais fragilidades impedem também intensos adensamentos e verticalizações expressivas.

Saneamento Ambiental

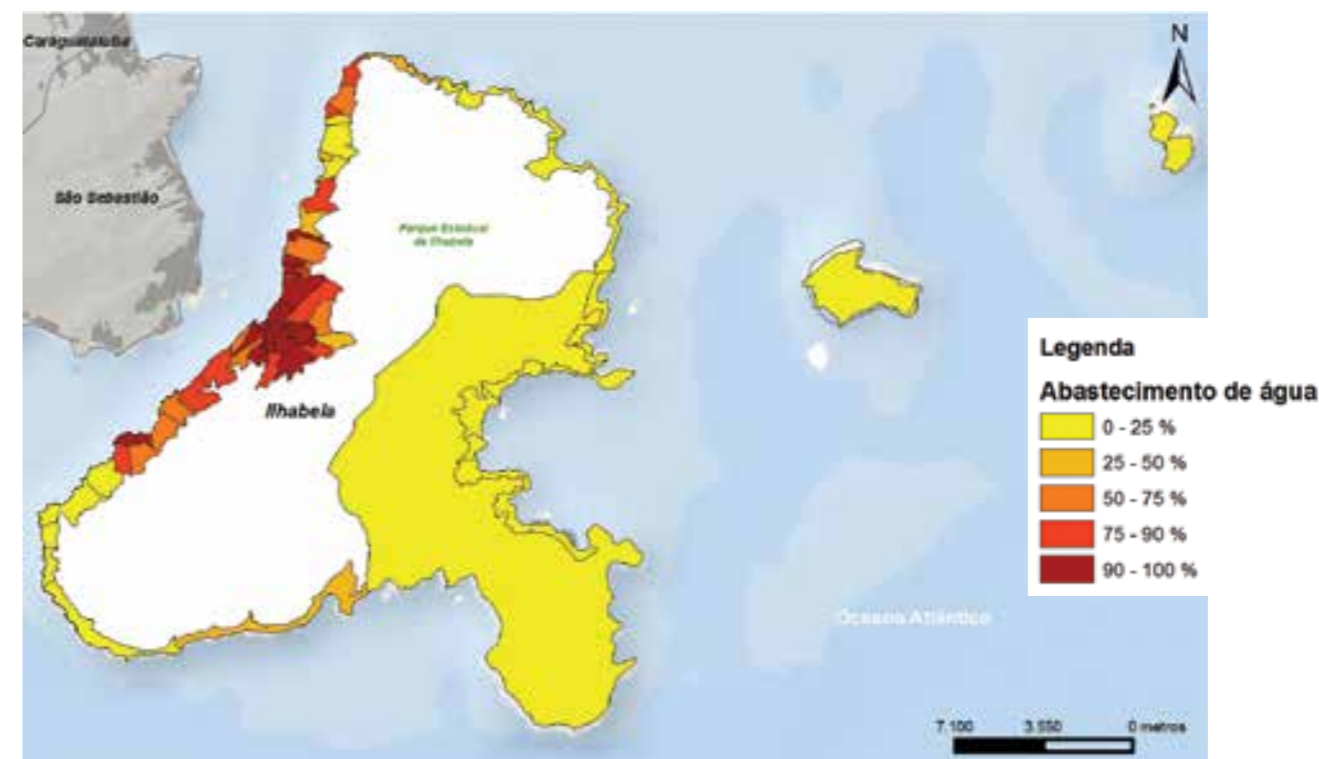
O saneamento ambiental corresponde ao conjunto de ações socioeconômicas que têm por objetivo alcançar Salubridade Ambiental, por meio de abastecimento de água potável, coleta e disposição sanitária de resíduos sólidos, líquidos e gasosos, promoção da disciplina sanitária de uso do solo, drenagem urbana, controle de doenças transmissíveis e demais serviços e obras especializadas, com a finalidade de proteger e melhorar as condições de vida urbana e rural.

ABASTECIMENTO DE ÁGUA E ESGOTAMENTO SANITÁRIO

São dois os sistemas públicos principais de abastecimento de água de Ilhabela operados pela SABESP: Água Branca, que atende a região central, e Pombo, que atende o sul. Além destes, existe um sistema menor, situado mais ao norte, na praia de Armação. Todos os sistemas se situam entre esta praia e a praia do Curral, ao sul, e vêm sendo objeto de obras de ampliação e melhorias nos últimos anos, pois possuem mananciais limitados. A solução preconizada é a integração dos dois principais sistemas. Além destes, em 2011 foi implantado um sistema isolado de abastecimento no bairro São Pedro, que atende 60 moradias, e outro em Bonete, em parceria com a SABESP, que atende 270 domicílios.

Ao lado do sistema público da SABESP e da prefeitura, há 76 sistemas isolados, implantados e operados por particulares, atendendo 6.627 habitantes, principalmente a população fixa - realidade diferente, por exemplo, de Bertiooga, onde atendem sobretudo a população flutuante. Tais sistemas apresentam más condições sanitárias, pois 74 não possuem tratamento.

Já o Censo Demográfico do IBGE de 2010, considerando apenas os domicílios ocupados com residentes fixos, informa que 81% das habitações estão ligados à rede de abastecimento de água (7.290 de 9.015).



MAPA 7
Domicílios particulares permanentes com rede de abastecimento de água da rede geral.

Fonte: Google Earth 2008-2012, Legislação Incidente, Topodata SRTM 2011, IBGE 2010, ICMBio 2011, Hidrografia da Prefeitura de Ilhabela. Elaboração: Instituto Pólis, 2012.

De modo geral, as áreas urbanizadas mais consolidadas e preponderantemente ocupadas por população residente são as mais cobertas. Os melhores índices se encontram junto à área central do município, onde há maior concentração populacional, ao passo que ao sul da Ilha o atendimento é menos abrangente.

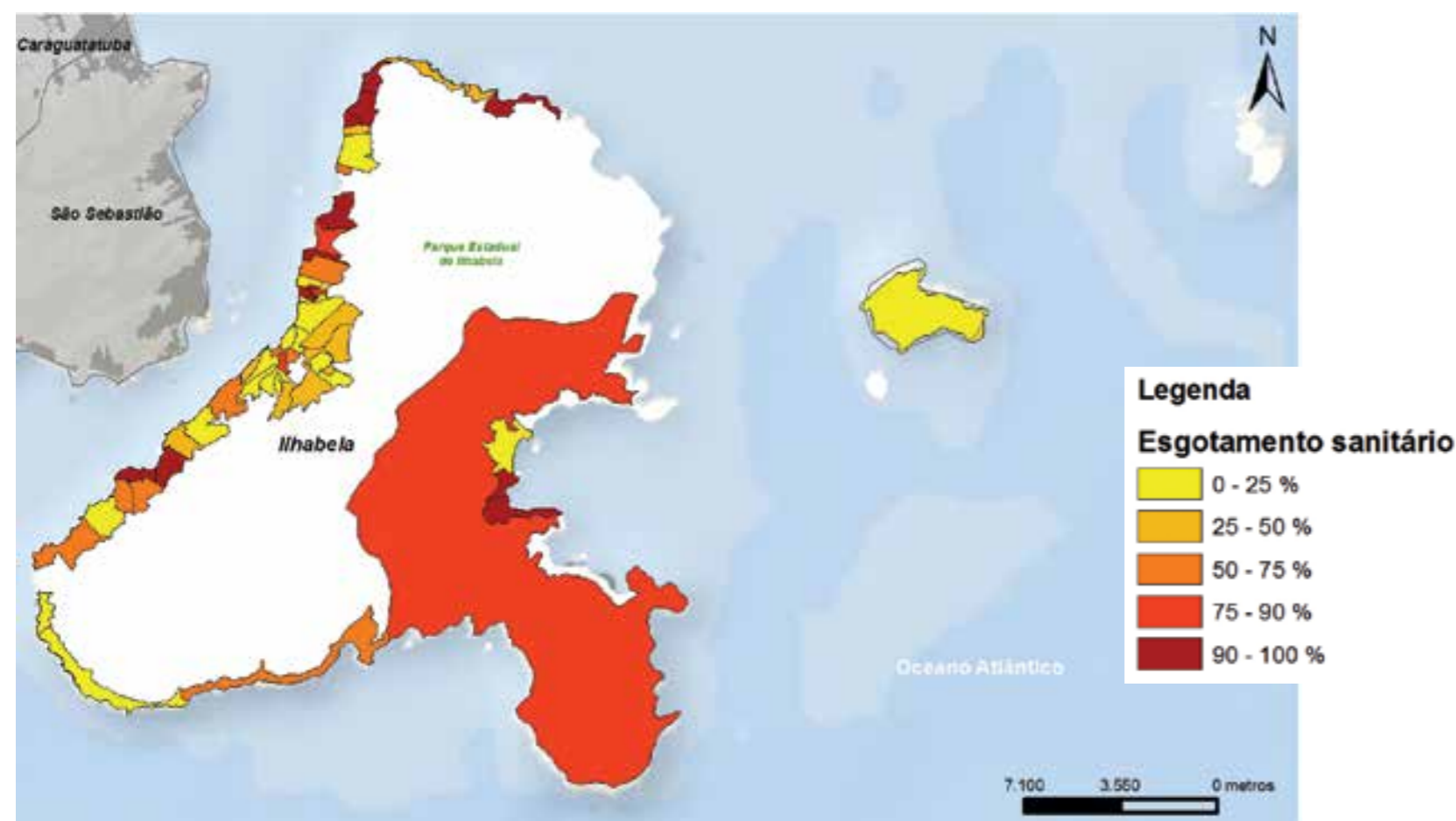
Quanto ao sistema público de esgoto de Ilhabela, nota-se grande precariedade. O município possui dois sistemas públicos de coleta e tratamento de esgotos operando na área do sistema produtor Água Branca, onde deverá ser implantado outros sistemas. Na área do sistema Pombo também está prevista a implantação de outros sistemas.

Várias áreas afastadas do centro não possuem atendimento pelo sistema público e não têm previsão de implantação de sistemas de coleta e tratamento de esgoto, contudo algumas destas áreas, como Bonete, Castelhanos, Ilha de Búzios, Ilha Vitória, Praia Mansa, Praia das Enchovas e Jabaquara, possuem fossa séptica, o que caracteriza segundo o IBGE auto atendimento.

Acerca dos sistemas isolados, conforme SABESP (2011), uma fossa coletiva foi construída pela Prefeitura no bairro Barra Velha, mas o sistema não comporta mais a quantidade de esgoto que recebe. Em termos percentuais, o índice de atendimento do sistema de esgotamento sanitário do município era de 5%, em 2008, tendo evoluído para 6% em 2009, 37% em 2010 e com previsão de expansão de 66% em 2011, até 75% em 2015 (SABESP, 2011). Segundo o Produto 2 do Plano Integrado de Saneamento de Ilhabela (SÃO PAULO, 2011, p.61), o índice era de 4%, em 2009, sendo 100% do esgoto coletado pré-condicionado e disposto no oceano, por meio de emissário submarino.

Apesar da discrepância entre as fontes, observa-se que a cobertura do sistema público é reduzidíssima e vem demandando grande esforço em sua ampliação e melhoria.

De modo geral, a evolução apresentada revela a grande precariedade do atendimento no município e o grande desafio para dotá-lo de coleta e tratamento de esgotos adequados, numa perspectiva de crescimento acelerado da população residente e flutuante. O uso de fossa séptica é generalizado e as áreas com maior densidade demográfica, localizadas na área central do município, não estão atendidas pela rede de esgotos na mesma medida em que se utiliza fossa.



MAPA 8
Domicílios particulares permanentes com esgotamento sanitário via rede geral de esgoto ou pluvial ou via fossa séptica (2010).

Fonte Básica: Censo Demográfico IBGE, 2010. Elaboração: Instituto Pólis.

Quanto ao tratamento do esgoto doméstico de Ilhabela, apenas 4% é coletado para tratamento, o que acaba refletindo na balneabilidade de suas praias. Em 2010, nenhuma praia de Ilhabela permaneceu Própria o ano inteiro. Já em 2011, 69 % delas apresentaram classificação anual Regular e 31% Ruim, demonstrando uma progressiva piora em

relação aos anos anteriores (CETESB, 2011). Contribui para este quadro negativo o crescimento populacional associado à insuficiência do tratamento de esgotos domésticos.

No que diz respeito aos cursos d'água, nota-se também uma tendência de piora nos últimos anos, pois apenas a qualidade de 26% atendem ao padrão legal, destoando do Litoral Norte neste aspecto.

DRENAGEM URBANA

O município de Ilhabela foi dividido pelo relatório SÃO PAULO (2011^a, p. 127) em oito Bacias Hidrográficas constituídas pelos córregos Jabaquara, Bicuiba, Ilhabela/Cachoeira, Paquera/Cego, São Pedro/São Sebastião/Frade, Sepituba/Ipiranga/Bonete/Enchovas/Tocas, Manso/Engenho/Castelhana/Cabeçuda e Córrego do Poço.

Esses cursos d'água caracterizam-se pela pequena extensão em consequência da curta distância entre as encostas do Parque Estadual e o oceano, que torna muito estreitas as planícies marinhas, fazendo com que as águas provenientes dos escoamentos descrevam reduzidos percursos até o mar, receptor natural dessas águas.

De modo geral, os problemas de drenagem de Ilhabela restringem-se a alagamentos em áreas próximas a orla marítima, com causas provavelmente associadas à ocorrência de subidas das marés ao mesmo tempo em que ocorrem precipitações pluviométricas. Porém, as causas precisas e as áreas afetadas devem ser detalhadas por diagnósticos mais profundos.

De modo geral, o município de Ilhabela necessita estruturar a gestão do sistema de drenagem urbana, baseada numa avaliação mais aprofundada dos sistemas de macro e microdrenagem, de forma a definir um plano de ação baseado em projetos que venham a ser implementados dentro de uma escala de prioridades que se articule com os investimentos realizados nos sistemas de abastecimento de água e de coleta e tratamento de esgotos, assim como às diretrizes de planejamento urbano, privilegiando a população.

RESÍDUOS SÓLIDOS²¹

O plano diretor de Ilhabela define conceitos jurídicos relacionados à política de saneamento e resíduos sólidos. Com efeito, o art. 3º define o conceito

²¹ Os dados e informações utilizados neste relatório foram extraídos, essencialmente, de pesquisas sobre o tema, e também das propostas contidas no documento denominado "Planos Integrados Regionais de Saneamento Básico para as Unidades de Gerenciamento de Recursos Hídricos da Serra da Mantiqueira, Paraíba do Sul e Litoral Norte – UGRHIS 1,2 e 3" – estudo contratado pelo Governo do Estado de São Paulo, e elaborado pela empresa Concremat. Foram também levantados dados referentes ao orçamento junto ao Tribunal de Contas do Estado e realizadas entrevistas com o Secretário de Meio Ambiente da PMI, Rogério Ribeiro de Sá, com o coordenador operacional do Aterro de Ilhabela, Antônio "Português", e com os coordenadores da Associação Centro de Triagem de Materiais Recicláveis de Ilhabela – Da. Raimunda, "Beu" e Divino -, realizadas em visita técnica à Cooperativa.

de saneamento básico considerado como "abastecimento de água tratada para a população; sistema de esgotamento sanitário e sistema de gerenciamento dos resíduos sólidos urbanos". (inciso XXXV). Os serviços públicos de saneamento e limpeza urbana são considerados também como "estrutura urbana" (inciso XIII).

Ao regular a estratégia de qualidade de vida e saúde, o plano diretor estabelece como diretriz a elaboração de um programa de gerenciamento de resíduos sólidos e a elaboração do plano municipal de saneamento (art. 90 e seguintes).

O Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos compreende a gestão integrada dos resíduos sólidos desde a produção, separação, transporte, tratamento e destinação final pautada na responsabilidade conjunta da sociedade civil e poder público.

Ainda sobre a questão dos resíduos, dispõe o plano diretor que é vedada a disposição final de resíduo sólido domiciliar em área do município de Ilhabela (art. 94, §2º).

No município de Ilhabela, a divisão dos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos apresenta atualmente a seguinte configuração:

Grupo	Tipo de Serviço	Responsável
Limpeza pública	Varição de passeios, vias e praias	Prefeitura Municipal
	Manutenção de passeios e vias	Prefeitura Municipal
	Manutenção de áreas verdes	Prefeitura Municipal
	Limpeza pós feiras livres	Prefeitura Municipal
	Manutenção de bocas de lobo	Prefeitura Municipal
Resíduos sólidos domiciliares	Coleta e traslado	Prefeitura Municipal
	Transbordo e transporte	Sem informações
	Reaproveitamento e/ou tratamento	Prefeitura Municipal
	Destinação final	Prefeitura Municipal
Resíduos sólidos inertes	Coleta e traslado	Sem informações
	Reaproveitamento e/ou tratamento	Sem informações
	Destinação final	Sem informações
Resíduos de serviços de saúde	Coleta e transporte	Sem informações
	Tratamento	Sem informações
	Destinação final	Sem informações

TABELA 1
Fonte: Prefeitura de Ilhabela. Elaboração: Instituto Pólis.

O município de Ilhabela possui 28.196 habitantes e estimativas²² apontam a geração de resíduos atingindo a marca de 21 t/dia. Segundo informações do Secretário de Meio Ambiente, estes números chegam a 23 toneladas diárias, podendo atingir 80 tonela-

²² Estimativa produzida pela equipe do Pólis, com base em estudos desenvolvidos pelo Ministério do Meio Ambiente no processo de elaboração do Plano Nacional de Resíduos Sólidos.

das diárias na alta temporada. Já o conteúdo do PLANSAN, baseado nas informações constantes do Inventário Estadual de Resíduos Sólidos Domiciliares da CETESB, aponta para a geração diária de 10,3 ton/dia, em função da população residente, podendo atingir a marca entre 20 e 30 toneladas diárias²³. Os dados estimados parecem se aproximar mais da realidade, visto que a média nacional é de 1,1 kg/hab/dia (MMA, 2011). Estes números se elevam em período de alta temporada e de feriados prolongados.

No município de Ilhabela, a coleta de lixo atinge mais de 90% das residências e domicílios, incluindo as Comunidades Tradicionais. Os resíduos sólidos domiciliares coletados pelo sistema de coleta convencional são encaminhados à área do antigo aterro, para serem transferidos para veículos de maior capacidade, que transportam os mesmos à unidade de disposição final em Tremembé. Estes veículos percorrem cerca de 130 quilômetros, transpondo o canal de São Sebastião pela balsa. Esta é uma situação preocupante, por conta dos riscos à saúde e ao ambiente.

A coleta seletiva em Ilhabela já possui muitos anos de funcionamento, tendo sido implantada na década de 1990. É realizada no modelo porta a porta, utilizando-se caminhões da Prefeitura. As equipes de coleta também são formadas por funcionários municipais, que realizam a coleta em dias alternados à coleta convencional, encaminhando os resíduos recicláveis à Associação Centro de Triagem de Materiais Recicláveis de Ilhabela.

O Centro de Triagem está localizado na área do antigo lixão, que passou por adequações visando a melhoria das condições e a redução dos impactos ambientais, exigidas por ação do órgão ambiental estadual – CETESB – e do Ministério Público, através de Termo de Ajustamento de Conduta.

A Associação é composta por 18 pessoas – a maioria mulheres –, está regularizada desde 2001 e possui relação formal de parceria com a Prefeitura desde 2001. Este convênio prevê a manutenção, por parte da Prefeitura, das instalações e dos serviços no local (água, energia, telefonia), assim como o fornecimento de cestas básicas.

²³ Estudos realizados no âmbito dos Planos Integrados de Saneamento Básico para o Litoral Norte – PLANSAN (desenvolvidos pelo Governo do Estado de SP) apontaram a geração de 30 t/dia de resíduos sólidos em Ilha ela – totalizando 10.950 toneladas num ano. Buscou-se, então, estimar quais seriam os valores de geração nos meses de maior afluxo de visitantes (população flutuante) - Janeiro, Fevereiro e Dezembro -, bem como os valores gerados nos demais meses do ano. Neste sentido, foram consideradas as 21 t/dia ao longo dos nove (09) meses do ano em que predomina a geração de resíduos pela população fixa residente, totalizando 5.670 toneladas. Subtraindo-se este valor do total indicado (10.950), obtém-se 5.280 toneladas, que foram distribuídas pelos 90 dias respectivos, representando uma geração estimada de 59 toneladas diárias. Este valor, adotando-se a média nacional de 1,1 kg/hab/dia, representaria uma população de quase 55 mil pessoas. Ou seja, praticamente o dobro da população fixa do município.

Segundo informação do Secretário de Meio Ambiente, a coleta seletiva abrange cerca de 10% dos domicílios.

Segundo informações contidas no PLANSAN, e baseadas no Inventário Estadual de Resíduos Sólidos Domiciliares da CETESB, os resíduos sólidos domiciliares gerados no município são destinados ao Aterro Sanitário de Tremembé, operado pela empresa Resicontrol do Grupo Veólia, situado no Vale do Paraíba do Sul.

Os resíduos sólidos oriundos da construção civil não são objeto de ação específica, planejada ou coordenada, segundo o Secretário de Meio Ambiente, que afirmou que estes resíduos não se configuram como problema para Ilhabela.

Em síntese, é possível afirmar que os serviços de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos realizados em Ilhabela atendem às necessidades da população e garantem resultados positivos - mesmo com o aumento de demanda e da geração de resíduos em determinados períodos do ano.

Nota-se que a maior atenção deve estar voltada à destinação ambientalmente adequada para os resíduos, mediante técnicas adequadas, racionais e custos razoáveis. No que diz respeito à coleta seletiva, é necessário melhorar os serviços, principalmente pela manifestação dos catadores de material reciclável. A ampliação das ações de coleta seletiva e a expansão da participação da Associação surgem como melhorias imediatas e possíveis, garantindo resultados melhores que os atuais, reduzindo a parcela de rejeitos, ampliando a separação e a destinação correta dos resíduos secos e úmidos, e melhorando a participação e o envolvimento da população – fixa e flutuante.

Mobilidade

A configuração física do município de Ilhabela, com estreitas faixas de planície litorânea, que circundam as elevações componentes do Parque Estadual, entrecortadas por costões rochosos que separam pequenas enseadas, tem caráter determinante para a estruturação urbana. Esta configuração resultou em um processo de urbanização marcadamente fragmentado, cujo ponto focal é o canal de São Sebastião e a ligação com o município de mesmo nome, por meio do serviço de balsas, ou pelo intenso tráfego hidroviário entre ambos os municípios.

Assim, o núcleo central de Ilhabela, urbanização entre a Barra Velha e a Vila, conforme mapa abaixo, área voltada para o canal e junto ao Ferry Boat, é o ponto nodal que irradia o trânsito de veículos motorizados, bicicletas e pedestres, nas direções norte e sul, por meio de uma única via, que na realidade é a rodovia estadual SP-131, conhecida como Estrada Norte-Sul.



MAPA 9
Ilhabela: Sistema Viário Barra Velha.
Fonte: Google Earth (2012).
Elaboração: Instituto Pólis.

Este eixo viário, que na área central recebe denominações distintas, Avenida Brasil ao sul e, Avenida Almirante Tamandaré ao norte, recebe a contribuição de um limitado sistema viário secundário, cuja estruturação é mais desenvolvida na Barra Velha, bairro central onde se localiza o atracadouro do Ferry Boat e onde nasce a Avenida Coronel José Vicente de Faria Lima, única via perpendicular à SP-131, que transcende a importância local, pois seu prolongamento, sem pavimentação, é a estrada municipal que transpõe o maciço de morros da ilha, ligando a área central com comunidades isoladas da costa leste, em especial a baía de Castelhanos.

Segundo a Secretaria de Obras de Ilhabela, há risco de colapso do sistema viário, em função de não haver alternativas ao eixo da SP-131, que é a única via de ligação de norte a sul da área urbana. Em períodos de alta temporada e feriados a fila da balsa e o trânsito proveniente da travessia se misturam com o trânsito local, provocando congestionamentos na Barra Velha.

O trânsito local vem crescendo expressivamente em razão do aumento da frota de veículos motorizados do município, que aumentou 258,5% entre 2002 e 2010, passando de 3.901 unidades para 10.084. Neste intervalo de tempo, a frota de automóveis cresceu 214,8% (de 3.901 para 10.084), porém o número de habitantes por automóvel caiu 58,9% (de 11,83 para 6,97); a frota de motocicletas cresceu 325,5% (de 1.364 para 4.440), enquanto a de ônibus cresceu apenas 153,5% (de 28 para 43). Ou seja, nota-se claramente o crescimento do transporte motorizado individual, sobretudo de motocicletas, em detrimento do coletivo²⁴. Tal crescimento dos ciclomotores está relacionado ao perfil de renda municipal, que é predominantemente baixa, conforme já foi visto.

É importante observar que em função das limitações físicas e ambientais, o município não apresenta condições de implantação de projetos viários destinados à ampliação da capacidade do sistema. Portanto, o investimento em transporte coletivo, até mesmo voltado à atividade turística, incluindo o modal hidroviário, assim como o incentivo ao uso de veículos que ocupam menos espaço no sistema, como bicicletas e motocicletas, são medidas essenciais para refrear o processo de perda de mobilidade urbana em Ilhabela.

O transporte coletivo motorizado do município, cuja gestão está a cargo da Secretaria de Obras, também é atingido pela saturação do sistema viário principal de Ilhabela, sobretudo em períodos de temporada, feriados e finais de semana.

²⁴ Como os dados referentes a micro-ônibus não são desagregados dos referentes a camionetas, não é possível uma avaliação mais detalhada acerca desta questão, pois não se pode aferir o crescimento do transporte coletivo por meio de micro-ônibus, no período indicado.

Recentemente (janeiro de 2012), a vencedora da concessão pública de transporte coletivo foi a Expresso Fênix²⁵, por ter se sobressaído nas exigências do edital: disponibilização de ônibus novos²⁶; atendimento às normas de acessibilidade, implantação de bilhete único, diminuição de tempo de espera e ampliação do itinerário percorrido. Também foi possível obter a redução do valor da tarifa, que atualmente é de R\$ 2,20, a menor da região. Conforme informação da Expresso Fênix, está previsto o investimento de R\$ 3,5 milhões em tal projeto de reestruturação do transporte coletivo.

Pelas características geográficas do município, o transporte hidroviário de passageiros possui grande importância, sobretudo com relação à comunicação entre Ilhabela e São Sebastião, além da ligação entre a área central e as comunidades isoladas, situadas na costa leste da ilha. Portanto, para uma avaliação deste sistema é importante caracterizar estas duas modalidades de transporte hidroviário.

SISTEMA DE BALSAS SÃO SEBASTIÃO-ILHABELA

Conforme o Diagnóstico da Situação e Cenário Tendencial – Produto 3 do Plano Diretor do Município de São Sebastião (SÃO SEBASTIÃO, 2010, p.145), além de atender a demanda de transporte da população fixa e flutuante de São Sebastião, o setor de transporte daquele município deve também atender a demanda do município de Ilhabela, pois a balsa é o único ponto de acesso à ilha de São Sebastião, e para alcançá-lo é preciso utilizar o sistema viário ou o transporte coletivo de São Sebastião.

Assim, o Terminal Hidroviário de São Sebastião é a base do serviço de balsas que serve como extensão do sistema rodoviário, perfazendo a travessia São Sebastião-Ilhabela. Este serviço, gerenciado pelo governo do estado de São Paulo, conhecido como “Ferry Boat”, é acessado pela Avenida Antônio Januário do Nascimento, em São Sebastião, que sai da rodovia SP-55, Dr. Manoel Hyppolito do Rego, no limite sul da área central deste município.

Em 2011 (DERSA, 2011), este sistema transportou 1.259.273 veículos motorizados (média diária de 3.450), 236.103 bicicletas e 1.634.723 pedestres. Em relação a 2009, nota-se um pequeno acréscimo no número de veículos (de 1.215.944 para 1.259.273) e uma pequena diminuição no de bicicletas (de 294.146 para 236.103).

Atualmente são três as principais vias náuticas utilizadas em Ilhabela: a da Vila, a do Perequê e a da Barra Velha (balsa). Uma quarta, na Praia Grande

²⁵ O Grupo Fênix atua em 29 municípios do Estado (Região Metropolitana de Campinas, Região Bragantina, Circuito das Águas e o litoral sul).

²⁶ O edital da licitação previu que o serviço de transporte coletivo seja executado com uma frota de veículos operacionais e de reserva técnica, composta por ônibus e micro-ônibus, e profissionais devidamente capacitados para sua operação. É previsto pela empresa, que a frota disponibilizada tenha idade média de 3,8 anos, embora o edital determinasse que a idade máxima fosse de seis anos.

ainda não foi inaugurada. O quinto atracadouro está previsto para entrega em 2012.

Em função das já mencionadas limitações da estrutura viária do município de Ilhabela, a utilização de bicicletas para transporte de passageiros, seja para motivo de trabalho, estudo ou lazer, assume especial relevância. No entanto, o município não dispunha de estruturas adequadas para este modo de transporte, o que resultou na elaboração de um projeto de implantação de ciclovia, sendo concebido de forma a articular-se com a duplicação da SP-131. Neste mesmo projeto é prevista implantação de passeio para pedestres e ciclovia ligando o Ferry Boat ao centro “histórico” e envolve recursos do governo federal. Atualmente, a sua licitação já está concluída e a ordem de serviço encontra-se expedida, segundo informação da Secretaria de Obras.

A LEGISLAÇÃO MUNICIPAL E A MOBILIDADE URBANA E REGIONAL

De acordo com a Lei Orgânica Municipal de Ilhabela, as infraestruturas de mobilidade devem seguir o princípio jurídico destacado no art. 33, inciso XV: estimular o desenvolvimento, a implantação e a utilização de meios de transporte alternativos, não poluentes; melhorar o transporte coletivo; desestimular a entrada e circulação de veículos automotivos.

Em conformidade com a legislação federal que recentemente passou a regular a matéria (Lei Federal n. 12.587/2012) e com a LOM, o plano diretor incorpora diretrizes específicas para mobilidade urbana (art. 63), dando prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas. Também priorizou-se a navegação de cabotagem; implantação de centros de baldeação e de transferência de passageiros e a garantia da existência das trilhas entre as praias, com destaque para os bairros de comunidades tradicionais.

O Executivo fica obrigado a apresentar um “Plano Viário Municipal” que deve contemplar o sistema modal e a hierarquização das vias propostas no Plano Diretor.

Observar que, por força da legislação federal superveniente, o Executivo de Ilhabela deve ainda elaborar um plano mais abrangente, que pode conter o plano viário e incorporar outras dimensões do sistema municipal de mobilidade urbana. Trata-se do “Plano Municipal de Mobilidade”, exigido de Municípios com mais de 20 mil habitantes no prazo de 03 anos da vigência da lei federal (Embora publicada em 03 de janeiro de 2012, por força de seu art. 28 entrou em vigor apenas 100 dias depois).

Saúde

A rede de atenção básica à saúde de Ilhabela dispunha de oito unidades, e no ano de 2012 estava sendo construído mais uma. O município implantou a Estratégia

de Saúde da Família e desde 2002 mantém nove equipes, com 55 Agentes Comunitários de Saúde e cadastrou praticamente 100% das famílias. Conta ainda com um Centro de Atenção Psicossocial – CAPS tipo I, um Pronto-Socorro e uma Unidade de Apoio Diagnóstico e Terapêutico, além de um Hospital com 39 leitos (dados do Cadastro Nacional – CNES). Existe também o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência montado no Litoral Norte para o atendimento dos quatro municípios, com 7 ambulâncias.

Havia apenas 4 estabelecimentos privados em Ilhabela – um Ambulatório Especializado; dois Consultórios Isolados; e uma Unidade de Serviço de Apoio de Diagnose e Terapia – e menos de 8% dos moradores contam com algum tipo de plano privado ou seguro de assistência médica, que se traduz por uma maior dependência das ações e serviços oferecidos pelo município. Assim, compreende-se porque o SUS de Ilhabela torna-se objeto de maior valorização, e ao mesmo tempo de preocupações e cobranças pela população. Talvez isso tenha se refletido na boa posição de Ilhabela no Índice de Desempenho do SUS 2012: 6,37, a maior nota do Litoral Norte.

Porém, as internações por causas sensíveis à atenção básica em 2009 ficaram em 14,5%, maiores do que a média estadual. Em 2010 este percentual caiu para 12%.

Quanto ao aparato hospitalar, Ilhabela contava com apenas um hospital, público e municipal, com uma oferta de 1,5 leitos para cada mil habitantes – baixo para os padrões estabelecidos, o que resultava em maior demanda por internações em outras cidades. Cerca de 400 internações de residentes em Ilhabela ocorridas em 2010 (total de 1.424) e 2011 (total de 1.627) aconteceram fora do município – em torno de 25 a 30% do total.

O hospital de Ilhabela oferecia apenas atendimentos classificados como de média complexidade nas áreas básicas – clínicas médica e cirúrgica, pediatria e obstetrícia – características de um hospital geral, sem atendimentos de alta complexidade e alto custo. Um município com o porte populacional de Ilhabela, bem como um hospital de pequeno porte precisa contar com um mecanismo ágil e com garantia de atendimento em hospitais de referência localizados em outros municípios. Esta é a lógica da hierarquização do sistema de saúde, e que só é viável através de acordos e entendimentos com a participação das três esferas de governo. Em 2012, os quatro municípios do Litoral Norte, organizados como uma região de saúde estão participando do processo da estruturação da Rede Regional de Atenção à Saúde – RRAS.

De maneira geral, pode-se ressaltar o relativo sucesso de Ilhabela na estruturação da atenção básica pela Estratégia de Saúde da Família, com relativa estabilidade. Em 2010, o município apresentou no Litoral Norte a menor participação de mortes de crianças com menos de um ano de idade no total de óbitos, com 3,3%. Além disso, foi o município com o maior percentual de mortes de pessoas com mais de 65 anos de idade – 53,7% dos 150 óbitos.

Pelos componentes do IDSUS é possível identificar que o acesso ambulatorial e hospitalar de média e alta complexidades eram os setores de Ilhabela que mereciam mais atenção.

Segurança Alimentar

Os programas identificados no município de Ilhabela referentes à segurança alimentar foram classificados no quadro abaixo, segundo o eixo de atuação e os setores envolvidos.

Programa	Proponente	Unidade Gestora	Eixo de SAN	Setor
Programa Bolsa Família	Ministério do Desenvolvimento Social (MDS)	Secretaria Municipal de Assistência Social	1. Acesso à Alimentação	1.1. Transferência de Renda
Renda Cidadã	Secretaria Estadual de Assistência e Desenvolvimento Social	Secretaria Municipal de Assistência Social	1. Acesso à Alimentação	1.1. Transferência de Renda
Programa Nacional de Alimentação Escolar	Ministério da Educação	Secretaria Municipal da Educação	1. Acesso à Alimentação	1.2. Oferta de alimentação escolar adequada e saudável
Viva Leite	Secretaria Estadual de Assistência e Desenvolvimento Social	Secretaria Municipal de Assistência Social	1. Acesso à Alimentação	1.3. Implantação e qualificação de equipamentos públicos de alimentação e nutrição e distribuição de alimentos a grupos populacionais específicos
Sistema de Vigilância Alimentar e Nutricional (SISVAN)	Ministério da Saúde	Secretaria Municipal de Saúde	5. Alimentação e Nutrição no nível da Saúde	5.4. Vigilância alimentar e nutricional

TABELA 2
Ilhabela - Programas existentes na área de Segurança Alimentar
Fonte: Prefeitura Municipal de Ilhabela. Elaboração: Instituto Pólis.

Nota-se que é pequeno o número de iniciativas de proposição municipal associados à segurança alimentar e nutricional.

Em relação aos programas de transferência de renda, dados de janeiro/2012 apontam 465 famílias beneficiárias do Programa Bolsa Família (federal), e 351 famílias beneficiárias do Programa Renda Cidadã (estadual).

O município foi incluído no atendimento da CATI – Coordenadoria de Assistência Técnica Integral, do Governo do Estado de São Paulo, localizada em São Sebastião.

Outro ponto a ser destacado diz respeito às potencialidades e aos entraves em ampliar a interação do Programa Municipal de Alimentação Escolar com a agricultura local/ regional e, em específico, com a Associação de Pescadores Artesanais de Ilhabela-APAR, que conta com cerca de 250 associados e a Colônia de Pescadores Z 06. Uma questão recorrente na fala dos pescadores é a ausência de um Sistema de Inspeção Municipal (SIM), o que prejudica a possível participação dos pescadores nas chamadas para alimentação escolar.

Outro dado preocupante é que 15% das crianças em Ilhabela estão com sobrepeso.

Por fim, em relação às estruturas de participação, observa-se certa fragilidade do Conselho de Alimentação Escolar, restrito mais à função de fiscalização do PNAE (Programa Nacional de Alimentação Escolar).

Segurança Pública

O número de ocorrências a cada ano permite acompanhar as transformações no contexto de criminalidade no município que, em se tratando de alguns tipos e crimes, foram substantivas.

Os homicídios dolosos apresentam um crescimento significativo ao longo da década. Ainda que numericamente o quadro não seja alarmante, o fato de que o número triplicou no ano de 2011 em relação à 2001: 2 e 6, respectivamente.

Em se tratando de Furto e Roubo de veículos, o mesmo padrão é observado: um aumento significativo ao longo da década e uma grande discrepância em relação aos dois últimos anos de referência nos registros, 2010 e 2011: 9 e 32, respectivamente.

Furto e roubo apresentam tendências semelhantes, mas a subnotificação desse tipo de crime demanda cuidado na análise.

Os dados subsidiam a percepção de que Ilhabela destacou-se entre as cidades da região pelo aumento no número de homicídios. Ainda que numericamente os assassinatos possam ser menores do que nos outros municípios da região, a tendência de alta aparece como fator de atenção.

Ano	Homicídio Doloso	Furto	Roubo	Furto e Roubo de Veículos
2001	2	515	17	5
2002	3	565	18	10
2003	4	613	51	11
2004	4	649	61	6
2005	6	939	90	13
2006	4	757	50	19
2007	1	885	69	16
2008	4	715	66	12
2009	6	806	86	23
2010	1	709	46	9
2011	6	738	51	32

TABELA 3
Índices de criminalidade - Ilhabela
Fonte: SSP/SP. Elaboração: Instituto Pólis

Cultura

Ilhabela caracteriza-se pela existência de dinâmicas culturais presentes em manifestações tradicionais e contemporâneas; pela importância do patrimônio cultural, histórico e arqueológico e a presença de estrutura cultural: secretaria, fundação, conselho municipal de cultural incidindo sobre o desenvolvimento cultural da cidade; fundo de cultura e política de cultura municipal em construção com a participação dos agentes culturais na definição de políticas públicas.

Existem grupos de habitantes com um pertencimento bem trabalhado, visão afetiva da ilha e que apostam no seu desenvolvimento cultural a partir da valorização da cultura local e do diálogo entre as diferentes culturas ali presentes. A sua dinâmica cultural está evidente na presença de culturas tradicionais caiçaras espalhadas em 17 comunidades no Arquipélago de Ilhabela, e em outras dispersas pela malha urbana, nas festas tradicionais. O carnaval hoje é considerada manifestação das mais importantes do litoral e geradora de renda para o município.

Também observamos o fato de constituir-se como lugar de encontro de culturas tradicionais do litoral norte: em 2009 organizou o I Encontro para o Fortalecimento das Culturas Tradicionais do Litoral Norte. Abriga também um número significativo de festas tradicionais sendo as que mais se destacam a Festa Padroeira Nossa Senhora D Ajuda e a Festa de São Benedito, onde se apresenta a tradicional Congada de Ilhabela.

Como em todo o Litoral Norte de São Paulo, Ilhabela possui significativo sítio arqueológico, pré-histórico e histórico, sítios esses que possibilitam recuperar a diversidade cultural da ilha e da região e da história da ocupação do litoral paulista pelos colonizadores. Essas marcas estão presentes e preservadas em bens móveis e imóveis, nos engenhos, igrejas, sedes de fazendas, edifícios públicos e particulares, remanescentes esqueléticos dos sambaquis da região,

sítios cerâmicos de origem Macro-Gê, que possibilita conhecer a presença indígena na região.

Há também a presença da cultura urbana com manifestações culturais de toda ordem: teatro, exposições em ambiente fechado e nas praças, mostras de arte, cursos e oficinas nas diversas linguagens e de história e arqueologia de Ilhabela no Instituto Geográfico, Histórico e Arqueológico de Ilhabela.

A cultura caiçara na região ainda se encontra presente e forte no imaginário dos moradores locais que valorizam muito este meio de vida das comunidades locais que ainda vivem no município. Os turistas e os ambientalistas lutam para preservar e manter a paisagem original do local junto com seus mais antigos moradores, os caiçaras.

O artesanato destaca-se na cidade. Porém, mesmo com investimentos, oficinas de formação gratuitas e a abertura de espaços para comercialização, o incentivo ainda é insuficiente e a arte ainda não é reconhecida, gerando uma fragilidade da associação dos artesãos na sua relação com a prefeitura e a SUTACO (Superintendência do Trabalho Artesanal nas Comunidades), programa do Governo do Estado de São Paulo. Segundo alguns entrevistados, deveria haver uma associação única no estado para reunir os artesãos. O grande desafio ainda se dá no momento da baixa temporada, quando o artesão fica com poucos recursos, inclusive para sua produção.

Há também na ilha a presença de negros, alguns descendentes diretos de escravos. Estão presentes nas Congadas e outras festas da cidade. O movimento negro constituiu uma entidade, a AMAI, Associação do Movimento Afro descendente de Ilhabela. Ele está presente na organização do Ucharia (doação de alimentos na Festa de São Benedito); vigilantes na questão do preconceito, no Dia da Consciência Negra, em articulação com a Pastoral Afro e no Conselho de Políticas Culturais de Ilhabela. Na cidade há um marco histórico onde era o pelourinho, reflexos da escravatura em Ilhabela.

Verifica-se ainda na Ilha um potencial enorme em ampliação nos últimos anos, que poderá ser alavancado com um plano de desenvolvimento sustentável que observe a importância da geração de renda fazendo a conexão entre turismo e cultura. Todos concordam que o momento é propício para este avanço tendo presente o cenário cultural-identitário, pelo que se observa no cenário nacional e local.

Exposições com grandes nomes da arte e grandes eventos com artistas conhecidos completam este quadro. Atividades de ambientação urbana também foram identificadas dentro do cenário cultural do município, tais como artes cênicas e música. Grupos de teatro e de música, apresentações de mostras acontecem na locali-

dade; a música está presente em manifestações culturais da vida caiçara, nas congadas e orquestras da cidade, nas festas locais e no carnaval, assim como no trabalho de formação musical do Projeto Guri, na Congada Mirim e nas fanfarras formadas por crianças das escolas.

Há também dois Pontos de Cultura que fazem um importante papel no resgate tradicional e na cultura contemporânea. Mais recentemente, em 2010, a Secretaria de Cultura aderiu ao Sistema Nacional de Cultura, e criou o Conselho Municipal de Cultura, integrado por membros da própria Secretaria, por membros da Fundação Cultural de Ilhabela (FUNDAFI) e membros de grupos representativos da sociedade civil.

A sociedade civil mobiliza-se nesse momento para a realização de mapeamento cultural e a realização do segundo Fórum de Cultura de Ilhabela, um indicativo da vitalidade cultural do município. É recorrente nas falas dos atores que o COMPCI (Conselho de Políticas Culturais de Ilhabela) está reconfigurando o desenho institucional da cultura na Ilha.

No município, os gastos na área da Cultura somaram R\$ 2,2 milhões, 2,2% do orçamento, em 2010, o que significa um bom índice se comparado a outros municípios do Litoral Norte. É interessante observar que os gastos com cultura estão totalmente comprometidos com a difusão cultural, aí incluindo eventos, oficinas, atividades gerais da cultura.

Observa-se que o patrimônio arqueológico, histórico e cultural não estava incluído nesse item. Nesse sentido, o município de Ilhabela está em condição destacada em relação à maior parte dos municípios brasileiros, embora aquém das suas reais necessidades.

TURISMO COM SENTIDO CULTURAL, CULTURA ALIMENTAR, MEIO AMBIENTE

O turismo apareceu com destaque nos debates e entrevistas como o grande eixo de desenvolvimento da Ilha e também para a geração de renda na área cultural.

O patrimônio ambiental, arqueológico e histórico, alimentar e cultural de forma ampla foi colocado como potencial para ser o sedimento de um grande salto no fortalecimento da diversidade cultural de Ilhabela e gerar um lugar singular para o desenvolvimento cultural.

Associar definitivamente cultura e meio ambiente pode ampliar o debate em torno de territórios e uma compreensão maior das diversidades e da diversidade cultural, principalmente quando da existência de populações e povos tradicionais. É pedagógico aqui lembrar o conceito de Bacias Culturais que pode ampliar o sentido deste debate, pois considera o território, as identidades e diversidades culturais, o meio ambiente – em diálogo para a construção do desenvolvimento sustentável.

EIXO 03 – GESTÃO MUNICIPAL

Com o objetivo de iluminar questões centrais ao desenvolvimento sustentável do município, apontamos os principais resultados das análises sobre o financiamento público do município e a gestão participativa.

Financiamento Público

O município de Ilhabela arrecadou em 2010 R\$ 98.048.198²⁷. Segundo Censo do IBGE daquele ano a população era de 28.196 habitantes, portanto, o orçamento per capita correspondia a R\$ 3.477,38.

Em relação à receita destaca-se que a Receita Corrente representou 97,0% do total da arrecadação, R\$ 95,0 milhões, enquanto a Receita de Capital atingiu 4,6%, isto é, R\$ 4,5 milhões.

Dentro da Receita Corrente, a Receita Tributária representou 23,6% do total arrecadado ou, R\$ 23,1 milhões sendo o IPTU – Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana a mais importante fonte de recursos deste grupo de receitas e representou 11,4% da receita orçamentária do município – R\$ 11,1 milhões. O potencial de crescimento da arrecadação do IPTU está baseado na possibilidade de atualização da Planta Genérica de Valores – “PGV” e também cadastro imobiliário. Uma possibilidade de ampliar a arrecadação e preservar os rendimentos da população de baixa renda é a implantação do IPTU progressivo na cidade.

As Transferências Correntes representaram a maior fonte de arrecadação do município com 61,6% do total da receita. A maior parte veio da União, que atingiu 32,1% do total arrecadado com R\$ 31,5 milhões. Entre dessas, a mais elevada está na Compensação Financeira/Royalties do Petróleo, transferência esta que representou 19,1% - R\$ 18,8 milhões. Com o desenvolvimento do Pré-Sal, este tipo de receita – Transferência de Compensação Financeira - tende a ocupar um espaço cada vez maior como fonte de recursos.

As Transferências do Estado representaram 11,0% do total da receita, R\$ 10,7 milhões. A maior parte desses recursos foi das transferências do ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, com R\$ 8,2 milhões, isto representando 8,4% do total. O potencial de aumento dessa fonte de arrecadação também está diretamente ligado às perspectivas de aumento do PIB e também a uma fiscalização mais eficaz. Outra forma de se potencializar esse tipo de arrecadação é a implantação de novas empresas no município.

Em relação ao IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores, esse tipo de transferência representou 1,9 milhão, ou seja, 1,9% do total. A perspectiva de crescimento de arrecada-

ção está ligada diretamente ao número de veículos licenciados. O aumento de veículos no município está vinculado ao aumento da renda, do emprego e também das formas de financiamento desses. Finalmente, o item Outras Transferências do Estado foram de R\$ 632,4 mil.

Em relação às Receitas de Capital, estas contribuíram com 4,6% da receita total, R\$ 4,5 milhões. Neste grupo de receitas, as Operações de Crédito, isto é empréstimos, arrecadaram R\$ 548,6 mil. Em relação a esse item da receita, é preciso fazer uma análise da capacidade de endividamento do município. Esta capacidade está determinada pela Resolução 40 do Senado Federal, a qual define que os municípios podem se endividar até 120% de sua receita corrente líquida.

Em relação aos convênios e operações de créditos firmadas no município, os principais financiamentos são provenientes das Operações de Crédito em vigência da CEF entre 2007 e 2010, que representam R\$ 8,8 milhões, sendo que a CEF financia R\$ 7,7 milhões desse total. A maior parte dos recursos financiados/repasses está destinada para a área de Infraestrutura com R\$ 3,039 milhões. Em seguida vem a área de Turismo com R\$ 3,030 milhões. As áreas de Pavimentação/Drenagem e Habitação tiveram R\$ 931,9 mil e R\$ 78,7 mil, respectivamente. As demais áreas receberam R\$ 597,5 mil.

Abordando a Natureza das Despesas, verificamos que os principais gastos foram em relação às Despesas Correntes, que atingiram 89,3% do total de empenho do exercício, com R\$ 83,8 milhões. Já as despesas de capital alcançaram R\$ 10,0 milhões do total, 10,7%.

Segundo o Relatório de Gestão Fiscal de 2010 do município de Ilhabela, as Despesas de Pessoal Liquidadas foram de R\$ 34,0 milhões. Esse valor significou 38,0% da Receita Corrente Líquida que naquele ano foi de R\$ 89,6 milhões. Segundo a Lei de Responsabilidade Fiscal (Arts 19 e 20) o Poder Executivo municipal pode gastar com pessoal até 54% desse tipo de receita. (É importante ressaltar que, se a despesa com pessoal alcançar 95% dos 54% da Receita Corrente Líquida - art. 22 - já haverá uma série de restrições aos gastos com pessoal). Pelos dados levantados, há um importante espaço para aumentar este tipo de gasto como com contratação de professores, médicos ou outros funcionários ou ainda reorganizar o plano de carreira logicamente, se for o caso.

Para o item Transferências a Instituições Privadas sem fins Lucrativos e que não tenham vínculo com a administração pública foi empenhado R\$ 22,0 milhões, 23,4% do total.

No item Outros Serviços de Terceiros – empresas e pessoas contratadas para executarem serviços para a prefeitura – os gastos representaram R\$ 14,2 milhões, 15,2% do total empenhado em 2010.

A Despesa de Capital representou R\$ 10,0 milhões ou 10,7% da despesa total. Os gastos com investimentos foram de R\$ 9,3 milhões, 10,0% do total.

Cabe destacar que os gastos relativos à Amortização da Dívida ficou em R\$ 678,5 mil ou 0,7% do total das despesas. Segundo o Relatório de Gestão Fiscal de 2010, a Dívida Consolidada era de R\$ 3,2 milhões. Segundo a Resolução 40 do Senado, os municípios podem ter uma dívida que represente até 120% de sua receita corrente líquida. Portanto há uma ampla margem para a Prefeitura captar recursos via operações de crédito, fazer investimentos e antecipar a solução de inúmeros problemas do município.

Em relação às despesas por Função, os três principais gastos estão nas áreas da Educação, Saúde e da Administração, com R\$ 25,1 milhões; R\$ 20,6 milhões e R\$ 11,9 milhões respectivamente, valores que representam 26,8%; 22,0% e, 12,7% do total empenhado em 2010. Dos gastos com Educação, 79,68% foram aplicados no Ensino Fundamental, sobretudo, e em Educação Infantil, 18,71%. Com a função Urbanismo, os gastos representaram R\$ 10,3 milhões – 11,0% dos empenhos. As quatro primeiras funções somadas representaram 72,5% do total empenhado.

Gestão Democrática

O Plano Diretor define a gestão democrática e participativa como um dos princípios norteadores da promoção do desenvolvimento sustentável em Ilhabela (art. 4, I, PD). Ao tratar dos direitos políticos, a LOM Lei Orgânica do Município da Estância Balneária de Ilhabela estabelece disciplina específica para os instrumentos de exercício da soberania popular. Além do sufrágio universal para as casas legislativa e executiva, a participação da população na gestão pública do município de Ilhabela poderá ocorrer mediante plebiscito, referendo e iniciativa popular.

Além dos instrumentos de participação cidadã nas esferas dos Poderes Legislativo e Executivo, a LOM, a legislação complementar e ordinária de Ilhabela também regulam o funcionamento de conselhos e fundos públicos municipais, assegurada a existência e funcionamento de fóruns, conselhos, movimentos

sociais e associações não institucionalizadas e não reguladas por instrumentos legais (art. 31, p. 15 e 16. LOM).

Segundo a legislação que institui os conselhos em Ilhabela, 15 são paritários ou tripartites na sua composição (de três não conseguimos saber a composição) e a sua maioria é deliberativa.

A maioria dos conselhos tinha periodicidade mensal prevista para as suas reuniões ordinárias. Foram relatadas dificuldades na dinâmica das reuniões e divulgação de informações.

A insuficiente infraestrutura e de suporte necessário à realização das atividades dos conselhos foi apontada, tanto por entrevistados como no 1º Encontro Municipal de Conselheiros, como um grande problema ao funcionamento dos conselhos, o que enfraqueceria a sua capacidade de mobilização, convocação e articulação.

Quanto às organizações da sociedade civil de Ilhabela, das 35 mapeadas, a maioria estava formalizadas juridicamente; possuíam características predominantemente urbanas e eram formadas por segmentos médios oriundos de fora da Ilha que se articulam com a comunidade local. Chamou atenção o elevado grau de informação e envolvimento dessas organizações nos temas da região, como por exemplo, o porto de São Sebastião, que pode impactar na ilha.

Subsistem, porém, um número considerável de organizações caixaras, dedicadas à pesca artesanal e representada por organizações próprias dos pescadores, porém não se organizam institucionalmente e seus membros possuem dificuldade de mobilidade até o centro.

A Agenda 21 de Ilhabela foi instituída por lei municipal em 2008 e prevê a criação de um Fórum de Políticas Públicas Sustentáveis que objetiva a condução do processo de construção da Agenda 21 Local, acompanhando sua implementação, avaliação e revisão.

É necessário observar que várias das organizações da sociedade civil de Ilhabela funcionam e se organizam em torno dos próprios interesses dos segmentos que representam.

²⁷ Receitas Correntes + Receitas Capital + Receitas Correntes Intra-Orçamentárias – Dedução da Receita Corrente.

A REALIDADE DE ILHABELA NA VISÃO DA POPULAÇÃO



As considerações abaixo resultam do processo participativo desencadeado no município de Ilhabela junto às organizações da sociedade civil, por meio de entrevistas com nove organizações, uma oficina com a participação de 15 pessoas e 13 instituições e de pesquisa qualitativa junto a dois grupos de moradores. O material recolhido foi compilado e sistematizado, procurando refletir as principais questões e visões apresentadas sobre o município, suas políticas públicas, perspectivas de desenvolvimento e visão sobre os possíveis impactos dos grandes projetos previstos para o Litoral.

Procuramos explicitar, no texto, os diferentes pontos de vista dos mais variados segmentos entrevistados e os interesses diversos evidenciados pelos mesmos, sempre a partir de uma perspectiva democrática e inclusiva, no sentido de considerar legítimas todas as opiniões que se colocaram, ainda que contraditórias e/ou excludentes entre si.

É avaliação recorrente, entre as organizações da sociedade civil que Ilhabela foi administrada no passado com pouco planejamento, o que seria a razão dos seus problemas na infraestrutura, nas políticas públicas e no não desenvolvimento adequado do turismo, sua potencialidade mais importante.

Muitos moradores manifestaram a importância de entender melhor a destinação dos royalties que compõem o orçamento municipal.

Apesar de apontar problemas, de modo geral, a atual gestão municipal contou com uma avaliação positiva das organizações quando comparada com gestões anteriores, sendo percebida como “corajosa”, “firme”, “decidida”, “dura”, “transparente”, de “interlocução” e “negociação”. Outra característica apontada como positiva, na atual gestão, seria a liderança em nível regional, especialmente no que tange a defesa dos interesses relativos à exploração do pré-sal dos municípios da região.

Com relação aos Conselhos Municipais muitas manifestações pautaram a necessidade de maior valorização e implementação das demandas debatidas.

Houve muitas considerações de melhora recente na políticas públicas, mesmo com alguns problemas na sua implementação. A falta de saneamento básico, o transporte público e a saúde foram apontados como maiores preocupações no município. Já a educação foi considerada uma área com melhorias substanciais.

Em relação à Educação além do investimento feito na área, como a construção de escolas, creches e o transporte escolar, foi reconhecido que havia uma preocupação da política municipal para que esta também atendesse comunidades distantes e isoladas. A baixa qualificação dos professores foi apontada por alguns como um problema, que nem mesmo os concursos públicos realizados teriam equacionado.

No campo da saúde destacaram a modernidade do hospital com bons equipamentos, entretanto o atendimento e marcação de consultas médicas permanecia com demoras.

A inexistência de Postos de Saúde em alguns bairros e de uma UTI no município, assim como o encaminhamento de pacientes para o AME de Caraguatatuba foram outros fatores de insatisfação, entre os moradores dos grupos de pesquisa. Ainda que haja quem lembre que a situação em outras cidades é bem pior, os problemas apontados afligem os moradores e respondem pela avaliação negativa da área da saúde.

Foi consenso entre os entrevistados das organizações e participantes das oficinas que o transporte

público precisa melhorar, sendo avaliado como deficitário tanto para o uso dos moradores como para o uso dos turistas. Mesmo a troca da empresa de transporte não teria ocasionado a mudança esperada na qualidade do serviço. A mobilidade se constituiria em um problema que deveria ser equacionado, através do incentivo a novas formas de transporte adequadas à realidade da ilha e à atividade turística, como o transporte hidroviário. Foi apontado que o plano de mobilidade nunca havia sido implementado e que deveriam ser criadas condições para diminuir a entrada de carros na ilha.

Também entre os moradores participantes dos grupos de pesquisa a situação do transporte foi considerada muito insatisfatória. A demora nos pontos de ônibus e inexistência de transporte coletivo/ linhas de ônibus em alguns bairros foram queixas correntes.

Outra política onde teria havido avanço, segundo vários entrevistados, foi o saneamento básico. Todavia, continuaria sendo um desafio importante a ampliação da captação e do tratamento do esgoto, o que exigiria investimentos adicionais. Os participantes dos grupos de pesquisa, mencionaram que estariam sendo feitas obras de extensão da rede, mas que a situação ainda seria muito precária. Alguns ressaltaram que o despejo de esgoto nas ruas e/ou na praia seguia sendo uma prática corriqueira em alguns locais. A contaminação das praias e cachoeiras também foi citada como uma questão a ser resolvido.

A questão dos resíduos sólidos produzidos em Ilhabela foi apontada por representantes da sociedade civil organizada como um grande problema, o qual se agravaria muito na alta temporada, quando a população da ilha aumenta exponencialmente. Não vislumbram naquele momento, a construção de políticas e soluções adequadas para o problema dos resíduos no âmbito municipal e tampouco no âmbito regional.

A “solução deve ser regional”, foi o caminho apontado pelos interlocutores, na medida em que as características próprias do Litoral Norte, circunscrito por áreas de preservação ambiental, exigiriam a construção conjunta de alternativas que seriam ambientalmente viáveis. Faltaria uma articulação mais ativa dos municípios para a solução da questão.

No que se refere à coleta de lixo, a situação era bastante diferenciada entre as regiões da Ilha. Naquele momento o ‘lixo’ produzido no Litoral Norte subia a serra até Tremembé para ser escoado, tendo em vista que a legislação ambiental dificultaria a definição de uma área para este fim no litoral.

Enquanto alguns bairros contavam com serviços regulares, incluindo a coleta seletiva, outros tinham dificuldade de encontrar uma solução para o descarte

adequado do resíduo domiciliar. De acordo com entrevistados e participantes da oficina, haveria problemas na coleta seletiva que demandariam um conjunto de ações da gestão pública, pois atende “apenas 10% do município” e seria realizada em condições precárias.

No que tange à temática da moradia, acreditava-se que esta estaria estreitamente vinculada ao ‘crescimento desordenado’ e à ‘ocupação irregular’.

A especulação imobiliária, a ausência de políticas de moradia para a população de baixa renda, brechas na legislação municipal, a ausência de zoneamento e de destinação de áreas para habitação de interesse social no Plano Diretor, agravariam esta problemática e dificultaria a resolução do déficit habitacional.

A perspectiva de ampliação do Porto de São Sebastião aumentaria esta preocupação entre os entrevistados, na medida em que isso atrairia mais gente à procura de moradia na ilha, por sua proximidade com o porto e pela qualidade de vida em Ilhabela.

Na pesquisa de opinião a questão da moradia parece pouco sensibilizar os participantes, possivelmente pelo fato de parte dos entrevistados trabalharem como caseiros e morarem nas residências de veraneio dos seus contratantes.

Na percepção dos interlocutores das organizações sociais, as preocupações na área da segurança pública de Ilhabela estão intimamente ligadas ao uso de entorpecentes, especialmente na alta temporada. Segundo os entrevistados, o município não teria serviços públicos para lidar com o consumo de crack. Já entre os participantes dos grupos de pesquisa, o crescimento da ilha, às vezes considerado rápido e desordenado, fez-se acompanhar pelo aumento da criminalidade e das drogas, ao mesmo tempo em que resultou em melhorias no que se refere à oferta de empregos.

A política cultural foi avaliada por interlocutores de forma positiva, tendo em vista um processo nesta área que apontaria para um “Sistema Único de Cultura”. O município estaria preparando um “Plano Municipal de Cultura e a constituição de um Fundo Municipal de Cultura” e o Conselho de Cultura seria “presidido por integrante de instituição da sociedade civil”, diferente dos outros conselhos, que tradicionalmente seriam presididos pelo Poder Público.

A preservação e o resgate da cultura caiçara aparecem como um desafio a ser enfrentado, segundo organizações da sociedade civil. Nos grupos de pesquisa as falas recaem sobre a insignificante presença dos caiçaras em Ilhabela.

Em relação ao abastecimento, nota-se se que este constitui um problema para a população porque afeta muito o custo de vida de quem mora e vive na Ilha.

A necessidade de políticas de Assistência Social, especialmente, em bairros populares com vulnerabilidade social foi apontado como um aspecto importante a ser equacionada, através de políticas voltadas para a resolução de problemas relacionados à fragmentação familiar (como, por exemplo, gravidez precoce, crianças e jovens carentes e com pouca perspectiva de futuro).

Ilhabela é muito valorizada entre os participantes dos grupos da pesquisa, por oferecer boas oportunidades de trabalho, especialmente para o segmento de mais baixa renda e menor qualificação. Vale lembrar que muitos deles chegaram à Ilha atraídos pela oferta de trabalho e seguem tendo uma ocupação ligada sobretudo ao turismo.

A construção civil surge como outra importante fonte de emprego, sendo citado que esse setor, no momento, está em ascensão. Pontualmente surgiram queixas quanto as restritas oportunidades para uma mão de obra mais qualificada.

A questão ambiental é um tema caro aos participantes dos grupos da pesquisa. A maioria mostra-se bastante sensível a essa questão, possivelmente em razão dos nexos estabelecidos – ainda que não explicitados verbalmente - entre meio ambiente e as belezas naturais da Ilha. O lixo nas ruas é citado por alguns como algo vergonhoso, assim como se lamenta que muitas cachoeiras tenham secado por conta do acesso descontrolado de turistas. A secretaria de meio ambiente e o IBAMA aparecem como órgãos valorizados e responsáveis pelo importante trabalho de fiscalização das áreas verdes e o controle da degradação ambiental.

A AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO E OUTROS EMPREENDIMENTOS

A ampliação do Porto de São Sebastião gerou grandes debates entre as organizações de Ilhabela. Ninguém se mantém indiferente a esta questão. É unânime a avaliação de que a sua ampliação trará impactos e consequências importantes para Ilhabela: no meio ambiente, no crescimento urbano, na infraestrutura, nas políticas públicas, na atividade da pesca, no turismo, na qualidade de vida da sua população.

Já entre os moradores participantes dos grupos de pesquisa não se tem um posicionamento a respeito. Enfim, as informações sobre esta questão no geral parecem fluidas e pouco consistentes.

Entre as organizações da sociedade civil, a percepção generalizada é de que a Ilhabela não é ouvida adequadamente em relação às atividades de expansão do porto.

Apesar da unanimidade em relação aos prováveis impactos da expansão do Porto, entre as organizações houve posicionamentos distintos quanto a sua conveniência para Ilhabela. Pode-se destacar duas posições diferentes: Uma expressa pela Aliança ReaLNorte, colegiado que reúne 17 organizações ambientalistas do Litoral Norte paulista, que orienta a campanha “Porto sim, mas sem contêiner”. Esta posição apoia a ampliação do porto, mas somente para operação com granéis líquidos e não para produtos industrializados, que demandariam estrutura portuária para movimentar contêineres, o que seria incompatível com a infraestrutura disponível no Litoral Norte, além de impactar negativamente o potencial turístico da região.

Outra posição defendia a desativação gradativa do Porto e o redirecionamento de uso do canal e sua preservação, criando alternativas para a mão-de-obra atualmente alocada no Porto, propugnando por alternativas para o desenvolvimento de Ilhabela, principalmente pelo turismo. Este posicionamento entendia que, para Ilhabela, a ampliação do porto, em todas as hipóteses, terá impactos negativos e irreversíveis para a população do município, nada agregando em termos de royalties e de compensação ambiental. Propunha, inclusive, que a Petrobras investisse em projeto de recuperação do canal, o que resultaria em “grande projeção em nível internacional”, na medida em que ela passaria a ser vista como uma empresa que defende o meio ambiente.

O TURISMO: A POTENCIALIDADE DE ILHABELA

Foi consenso compartilhado entre as organizações da sociedade civil e os participantes da pesquisa de opinião que o turismo constitui a potencialidade mais importante para o desenvolvimento de Ilhabela. O elevado status atribuído à Ilha repercute positivamente na autoestima dos cidadãos, como atestam algumas falas nos grupos de pesquisa, que deixam transparecer a sensação de que eles são privilegiados por morarem em um lugar tão bonito e socialmente prestigiado.

Há, porém, um grande receio entre as organizações entrevistadas, já explicitado acima, de que a ampliação do porto de São Sebastião tenha impactos negativos sobre o meio ambiente de Ilhabela, afetando o seu potencial turístico, a qualidade de vida e a atividade pesqueira.

Além de destacar-se como a principal atividade econômica de Ilhabela, o turismo é muito bem vindo e valorizado como fonte de empregos para a população local, direta ou indiretamente, veem positivamente as oportunidades advindas do vigor turístico da Ilha. Ao mesmo tempo em que o turismo é percebido

como gerador de empregos, também é percebido como responsável pelo alto custo de vida na cidade. Posto na balança avaliaram que, os benefícios gerados transcendem, em muito, o ônus que recai sobre a população, driblado, por exemplo, com a compra de alimentos nas feiras livres, cujo preço é considerado mais barato do que nos mercados locais.

Alguns interlocutores identificaram duas características no turismo, hoje praticado em Ilhabela que teriam que ser modificadas a fim de garantir um turismo mais sustentável: a sazonalidade e o turismo de um dia só. A sazonalidade porque somente garantiria o comércio aquecido e o emprego de muitas pessoas ao longo dos meses de verão. O turismo de um dia porque acrescentaria muito pouco ao faturamento da Ilha. Nesta direção, entrevistados propunham o ecoturismo como uma alternativa de turismo sustentável e que poderia contribuir com a superação do turismo sazonal de verão, na medida em que se explorasse o turismo ecológico nos parques, nas cachoeiras, e todas as potencialidades naturais, não só de Ilhabela, mas de todo o Litoral Norte.

Alguns interlocutores observaram que a aposta no turismo pode implicar em riscos para a população local, especialmente das comunidades caiçaras em razão do crescimento da atividade náutica na ilha, afugentando os peixes e os camarões pela poluição. A população das comunidades tradicionais, sobretudo os mais jovens, sofreriam as consequências de terem reduzidas as suas perspectivas na ilha, aprofundando assim a desigualdade social e as condições de sobrevivência. Seria necessário, portanto, para além de preservar a pesca como atividade importante, ampliar as oportunidades e serviços na ilha, como na área da educação, com a criação de cursos técnicos e universidades, ou ainda com o incentivo para outras atividades não poluentes na área de desenvolvimento tecnológico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DE ILHABELA

Das questões colocadas nas entrevistas e debates com representantes de organizações e moradores da Ilha, destacaram-se: a preocupação de que, para o desenvolvimento sustentável, é fundamental fortalecer os processos de planejamento local e regional com participação da sociedade; a necessidade de ampliar a infraestrutura e as políticas públicas para a população residente e a importância do desenvolvimento da atividade turística.

Ilhabela, caracterizada pela sua qualidade ambiental e pela qualidade de vida, deveria ser preservada, tendo o turismo como o seu instrumento de desenvolvimento.

Muitos consideraram que Ilhabela não poderia tornar-se uma cidade grande nem uma cidade dormitório. A fala de um dos participantes da pesquisa qualitativa ilustra a preocupação com o crescimento da Ilha nos últimos anos: "... ela está deixando de ser ilha e está virando cidade...".

Algumas das potencialidades sugeridas foram: fazer do turismo uma atividade mais forte e permanente, quebrando a sazonalidade típica do turismo de veraneio, por meio da exploração do ecoturismo no parque, da preservação e resgate da cultura caiçara, transformando-a em potencial turístico e atraindo um novo perfil de turistas, inclusive internacional. Para isso seria necessário, além do investimento na infraestrutura e da qualificação turística de Ilhabela, buscar condições para além do município, como por exemplo, melhorias no "aeroporto de São José dos Campos, para servir o Litoral Norte, e a construção de um tipo de transporte rápido até o litoral".

Foi também citada outra atividade historicamente importante na Ilha que precisaria ser valorizada na perspectiva de um desenvolvimento inclusivo e sustentável: a pesca artesanal, desenvolvida pelas comunidades caiçaras, com ampliação da infraestrutura, políticas de incentivo à comercialização direta do pescado, apoio ao seu beneficiamento e utilização de seus subprodutos, agregando valor aos produtos e às atividades das comunidades tradicionais.

Tema também bastante debatido foi a instalação de grandes projetos de infraestrutura no Litoral Norte, tais como a ampliação do Porto de São Sebastião e as atividades decorrentes da descoberta do pré-sal. Esses podem vir a contribuir para que o Litoral Norte assuma um novo papel no desenvolvimento regional, atraindo novos tipos de investimentos e negócios, 'tensionando' a prioridade ambiental e turística da região. Os eventuais impactos negativos na área ambiental e o risco de um desenvolvimento excludente, ou seja, que não beneficie diretamente os moradores de Ilhabela, destacaram-se como fonte de preocupação entre os entrevistados.

Por outro lado, há o reconhecimento de que os grandes projetos podem propiciar recursos e soluções que retornariam ao município para resolver diversas demandas e carências existentes, além das potencialidades na geração de emprego, renda e oportunidades de serviços. Neste sentido, houve a defesa de que a sociedade acompanhe bem de perto a destinação dos royalties para o desenvolvimento do município. Houve ainda quem se manifestasse pela desativação do Porto de São Sebastião e pela recuperação do canal.

A busca de uma solução regional para a coleta e destinação dos resíduos sólidos urbanos, articulando o Litoral Norte, foi uma das considerações importantes reiterada em diversos debates e análises. A coleta seletiva foi valorizada e demandou-se a sua ampliação, como alternativa ambiental e fonte de trabalho e renda

BIBLIOGRAFIA

ALVARENGA, F. S.; BECKER, J. H.; GIFFONI, B. B.; MACEDO, S.; ALMEIDA, B. A. D. L.; WERNECK, M. R.; BRONDÍZIO, L. S.; OTTONI, G. F.; TAVARES, R. I. S.; BRITTO, M. de K.; DAMÁSIO, L. de M. A.; GALLO, B. M. G. Caracterização dos cercos flutuantes em Ubatuba – Litoral Norte de São Paulo. In: V Simpósio Brasileiro de Oceanografia. Oceanografia e Políticas Públicas, Santos: SP, Brasil – 2011. Disponível em: <http://www.vsbo.io.usp.br/trabs/150.pdf>. Acesso realizado em 11 de junho de 2012.

ASCOM/ICMBIO (Assessoria de Comunicação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade). Disponível em: www.icmbio.gov.br. Acesso em 11 de setembro de 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades; Iphan. IMPLEMENTAÇÃO DE AÇÕES EM ÁREAS URBANAS CENTRAIS E CIDADES HISTÓRICAS - MANUAL DE ORIENTAÇÃO. Brasília, 2011.

BUCCI, Maria Paula Dallari. Direito Administrativo e Políticas Públicas. Editora Saraiva: São Paulo, 2002.

CAMPOS, F. P.; PALUDO, D.; FARIA, P. J.; MARTUSCELLI, P. 2004. Aves insulares marinhas, residentes e migratórias, do litoral do Estado de São Paulo. p. 57-82 in Aves marinhas insulares brasileiras: bioecologia e conservação (Organizado por Joaquim Olinto Branco). Editora da UNIVALI, Itajaí, SC.

CALVENTE, M.C.M.H. Ilhabela - Turismo e Território. Geografia, Londrina, v. 8, n. 1, p. 29-36, jan / jun. 1999.

CASTRO, R.M.C. & MENEZES, N.A. 1998. Estudo diagnóstico da diversidade de peixes do Estado de São Paulo. In Biodiversidade do Estado de São Paulo, Brasil: Síntese do conhecimento ao final do século XX, vertebrados (R.M.C. Castro, ed.). Winner Graph, São Paulo, p.1-13.

CESAR, R. Seminário Internacional do Programa Serra do Mar. Realizado em 18 e 19 de novembro de 2010. Disponível em: www.cdhu.sp.gov.br.

CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo). Projeto Marinas. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br>. Acesso em: 12/10/2012.

ESTADO DE SÃO PAULO (SEC. DE HABITAÇÃO); CDHU. Plano Estadual de Habitação de São Paulo. São Paulo, 2001

FIEP;SESI;SENAI;IEL. Portal ODM – Acomapnamento Municipal dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio. Dsponível em <http://www.portalodm.com.br/>. Acesso em: 2012

FUNDAÇÃO FLORESTAL. Disponível em: <http://www.fflorestal.sp.gov.br/>. Acesso em 22 de dezembro de 2011.

FUNDAÇÃO FLORESTAL. Disponível em: <http://www.fflorestal.sp.gov.br/>. Acesso em 11 de setembro de 2012.

FUNDAÇÃO FLORESTAL. ATA DA I REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO GESTOR DA APA MARINHA LITORAL NORTE DO ANO DE 2011. Publicada em 23 de março de 2011.

Fundação Florestal. Operação de fiscalização do Parque Estadual de Ilhabela e da PM Ambiental encontra morador da praia da Figueira com apetrechos de caça, além de obras e desmatamento irregulares no terreno que ocupa. Publicado em: 23 de dezembro de 2010. Disponível em: <http://www.fflorestal.sp.gov.br/noticias2.php?id=212>.

FUNDAÇÃO FLORESTAL. Relatório APA Marinha LN e ARIE de São Sebastião, 2010.

HONORA, A.C.C.; RESENDE, M.A.C.S.; BRESSAN, T.V. Regularização Fundiária em Unidades de Conservação: A experiência do Estado de São Paulo. In: HONORA, A.C.C.; CASTRO, C.A.M.; BARCELLOS, L.M. Regularização Fundiária em Unidades de Conservação: As experiências dos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo / Fundação Florestal, 2009.

GASPAR, M.D. Arqueologia, Cultura Material e Patrimônio. Sambaquis e Cachimbos. In: GRANATO, Marcus e RANGEL, Marcio, F. (Org.). Cultura Material e Patrimônio da Ciência e Tecnologia. 1 ed. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins/ Grupo de Pesquisa em Preservação de Acervos Culturais MAST/ M, 2009, v., p. 39-52.

IBGE. Censo Demográfico 1991 - Resultados do universo. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 2012.

_____. Censo Demográfico 2000 - Resultados do universo. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 2012.

- _____. Censo Demográfico 2010 - Resultados do universo. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 2012.
- _____. Portal Cidades@. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat>. Acesso em: 2012
- ICF/PETROBRAS (ICF CONSULTORIA / Petróleo Brasileiro S.A.). EIA/RIMA para os Projetos Integrados de Produção e Escoamento de Petróleo e Gás Natural no Pólo Pré-Sal, Bacia de Santos, 2010.
- ILHABELA.ORG. Espaço Viva Floresta. Disponível em: < <http://www.ilhabela.org/>>. Acesso em: 11 de junho de 2012.
- INSTITUTO BIODIVERSIDADE MARINHA. Disponível em: <biodiversidademarinha.org.br>. Acesso em: 02 de outubro de 2012.
- ISS (INSTITUTO ILHABELA SUSTENTÁVEL). Ofício 0075/IIS/2011. Publicado em 28 de junho de 2011.
- MALDONADO, W. 2004. A construção material e simbólica da canoa em Ilhabela. In: DIEGUES, A.C. Enciclopédia Caiçara. Núcleo de Apoio a Pesquisa sobre Populações Humanas em Áreas Úmidas Brasileiras (NUPAUB). p.297-320
- MATTOSO, A. PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA SERRA DO MAR E DO SISTEMA DE MOSAICOS DA MATA ATLÂNTICA. Disponível em: < <http://www.fflorestal.sp.gov.br/ser-ramarbid.php>>. Acesso em: 22 de junho de 2012.
- MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 22ª edição, São Paulo: Malheiros, 1997.
- DI PIETRO, Maria Zanella. Direito Administrativo. 13. edição, São Paulo: Atlas, 2001.
- Migotto, A. E.; Tiago, C. G. Síntese. In: Migotto, A. E.; Tiago, C. G. (Orgs.). Biodiversidade do Estado de São Paulo: síntese do conhecimento ao final do Século XX. Vol. 3. Invertebrados Marinhos. São Paulo: FAPESP. 1999, p. 301-310.
- MOURA, A.A.S. São Sebastião promove reunião para produtores e técnicos envolvidos com a maricultura. Publicado em: 8 de maio de 2008. Disponível em: <www.saosebastiao.sp.gov.br/>.
- NETO, J.B.C. (2006). A questão fundiária nos Parques e Estações Ecológicas do Estado de São Paulo Origens e efeitos da indisciplina da documentação e do registro imobiliário (Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade de São Paulo.
- PIRRÓ, M.S.A. Práticas de pesquisa de campo com comunidades tradicionais: contribuições para a gestão participativa do Arquipélago de Ilhabela – SP (2010). Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo.
- PIRRÓ, M. S. A.; MATTOS, M. F. Ilhabela: diagnóstico socioeconômico e ambiental das comunidades isoladas. São Paulo: Geografia, USP, 2002.
- PMI (PREFEITURA MUNICIPAL DE ILHABELA). Disponível em: < www.ilhabela.sp.gov.br/>. Acesso em: 22 de dezembro de 2011.
- PMI (PREFEITURA MUNICIPAL DE ILHABELA). Disponível em: < www.ilhabela.sp.gov.br/>. Acesso em: 18 de setembro de 2012.
- PMI/IHGAI. OF. IHGAI 01/2012. Solicitação de informações e dados relativos ao Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural para o município de Ilhabela. Ilhabela, 2012.
- PROIN/CAPES e UNESP/IGCE. Material didático: arquivos de transparências (CD). Rio Claro: Departamento de Geologia Aplicada, 1999.
- PUPO, R. Em Ilhabela, dois bairros na mira do Ministério Público. Publicado em: 03 de junho de 2012. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,em-ilhabela-dois-bairros-na-mira-do-ministerio-publico,881543,0.htm>>.
- REDEMAR ALEVINOS. Disponível em: <www.redemaralevinos.com.br/>. Acesso em: 12/10/2012.
- SARTORI, G.; NEMBRINI, G.; STAUFFES, F.; Monitoring of urban growth of informal settlements (IS) and population Estimation from aerial photography and satellite imaging. Data Exchange Platform for the Horn of Africa (DEPHA), UNEP, Kenya, 2001.
- SCIFONI, S. (2006). A construção do patrimônio natural (Tese de Doutorado em Geografia Geografia Humana). São Paulo: Universidade de São Paulo.
- SEADE (Fundação Seade). Disponível em: <www.seade.gov.br/>. Acesso em: 12 de junho de 2012.
- SMA (Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo). Ilhabela ganha primeira estrada parque regulamentada no Estado. Publicado em: 29 de março de 2010. Acesso em: < <http://www.ambiente.sp.gov.br/acontece/noticias/ilhabela-ganha-primeira-estrada-parque-regulamentada-no-estado/>>.
- SMA (SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE). Plano de Gestão Ambiental do Parque Estadual de Ilhabela. São Paulo: 1998.
- SMA (Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo). PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DO ECOTURISMO NA REGIÃO DA MATA ATLÂNTICA. Estudo Ambiental. São Paulo, 2005.
- SMA/CPLA (SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE / Coordenadoria de Planejamento Ambiental Estratégico e Educação Ambiental). Litoral Norte São Paulo: SMA/CPLA, 2005.
- SMA/FF (SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE / FUNDAÇÃO FLORESTAL). Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Mar. 2006. Disponível em: <www.fflorestal.sp.gov.br>.
- SMA/IF (SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE / Instituto Florestal) Inventário florestal da vegetação natural do Estado de São Paulo, 2007.
- Soares, A; Patrício, J. Ocupação ilegal de reserva em Ilhabela inclui criação de búfalos. Jornal O Estado de São Paulo. Publicado em 27 de novembro de 2006.
- VIANNA, L.P. Entrevista concedida a equipe de urbanismo do Projeto Litoral Sustentável em 20 de abril de 2012.
- VIANNA, L.P.; PIRES, J.S.; LEGASPE, L.B.C.; BROGET, C.C.; CARDOSO, S.M. O PROCESSO DE GESTÃO DA APA (ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL) MARINHA LITORAL NORTE E ARIE (ÁREA DE RELEVANTE INTERESSE ECOLÓGICO) DE SÃO SEBASTIÃO – SP. V Simpósio Brasileiro de Oceanografia. Oceanografia e Políticas Públicas. Santos, SP, Brasil – 2011.
- WWF/IEB, 2008. Diagnóstico socioambiental para criação de unidades de conservação - POLÍGONO BERTIOGA. (2008). Disponível em: < <http://www.fflorestal.sp.gov.br/bertiogaEstudos.php>>.
- ZUQUETTE, L.V. & NAKAZAWA, V. A. Cartas de geologia de engenharia. In: OLIVEIRA, A. M. S. & BRITO, S. N. A. (Eds.). Geologia de engenharia. São Paulo: Associação Brasileira de Geologia de engenharia (abge), 1998. Cap. 17, p. 283-300.
- Plano Diretor de Saneamento Básico dos municípios do Litoral Norte - SABESP, 2011

