



ILHA BELA

UM NOVO OLHAR
PARA O TURISMO

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Escola de Arquitetura, Artes e Design
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

I L H A
B E L A

U M N O V O O L H A R
P A R A O T U R I S M O

ORIENTANDOS:

Ana Carolina Bonmann
Ana Luiza Benjamin
Julia Soares de Souza
Larissa Maria Antunes
Nathália Gratão Tancredo
Pedro Antônio Castro

ORIENTADORA:

Prof.^a Dr.^a Helena
Cristina Padovani
Zanlorenzi

RESUMO

Este Trabalho tem como objetivo analisar a cidade de Ilhabela e sua inserção urbana no contexto do estado de São Paulo, com foco na criação de um novo centro urbano para aliviar o fluxo viário e melhorar a distribuição de equipamentos e serviços. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa, utilizando revisão bibliográfica, análise documental e entrevistas com moradores e gestores públicos locais. Propõe-se a criação de um novo núcleo urbano mais ao sul da ilha, uma área atualmente pouco desenvolvida, para redistribuir o tráfego e proporcionar infraestrutura tanto para turistas quanto para a população local, incluindo os caiçaras. Os resultados indicam que esta nova centralidade pode reduzir a pressão sobre o centro histórico, oferecendo novas oportunidades de desenvolvimento econômico e social, e melhorando a qualidade de vida dos residentes. A análise revela que políticas públicas focadas na sustentabilidade e no planejamento urbano são essenciais para a implementação bem-sucedida desta proposta. Conclui-se que o desenvolvimento de um novo polo ao sul da ilha é uma estratégia viável para promover um crescimento urbano equilibrado e sustentável em Ilhabela.

SUMÁRIO

1.0 INTRODUÇÃO.....09

2.0 ESTUDO CONCEITUAL

2.1. Inserção Urbana.....12

2.2. A Ilha.....14

2.2. O Caiçara.....18

3.0 A ILHA

3.1. Formação Urbana.....22

3.2. Dinâmicas Urbanas e Turísticas.....28

3.3. Royalties.....30

3.4. Sistema Viário.....32

3.5. A Balsa.....34

3.6. Acesso.....36

3.7. Levantamentos.....38

3.8. Instrumentos de Pesquisa.....56

4.0 O SUL

4.1. Levantamentos.....71

4.2. Fragilidades.....76

5.0 PROPOSTA DE REESTRUTURAÇÃO URBANA

5.1. Diretrizes.....80

5.2. Tipologias Viárias.....82

5.3. Estudo da Área de Implantação.....100

5.4. Implantação Geral.....102

5.5. Usos propostos.....108

1.0 INTRODUÇÃO

A ocupação desordenada de Ilhabela, com fenômenos como a migração e o *veranismo*, provocaram grandes impactos ambientais onde a infraestrutura não foi planejada para uma demanda crescente de ocupação. A urbanização da cidade deixou como herança uma ocupação costeira com vias perimetrais, que geram aglomerações nas áreas mais urbanizadas e definidas pela concentração de comércio e serviços entre a Barra Velha e a Vila. Essa configuração determina a convergência da maior parte dos deslocamentos tendo como destino essa aglomeração central, sendo foco desse estudo a solução do fluxo do turismo na região.

02 ESTUDO CONCEITUAL

2.1. INSERÇÃO URBANA

Ilhabela é um arquipélago localizado no litoral norte do estado de São Paulo, sendo o maior deles a ilha de São Sebastião. Situada a aproximadamente 210 km da capital paulista, Ilhabela é acessível principalmente por meio de balsas que partem de São Sebastião, na costa continental. Essa conexão marítima é fundamental para o transporte de moradores, turistas e mercadorias.

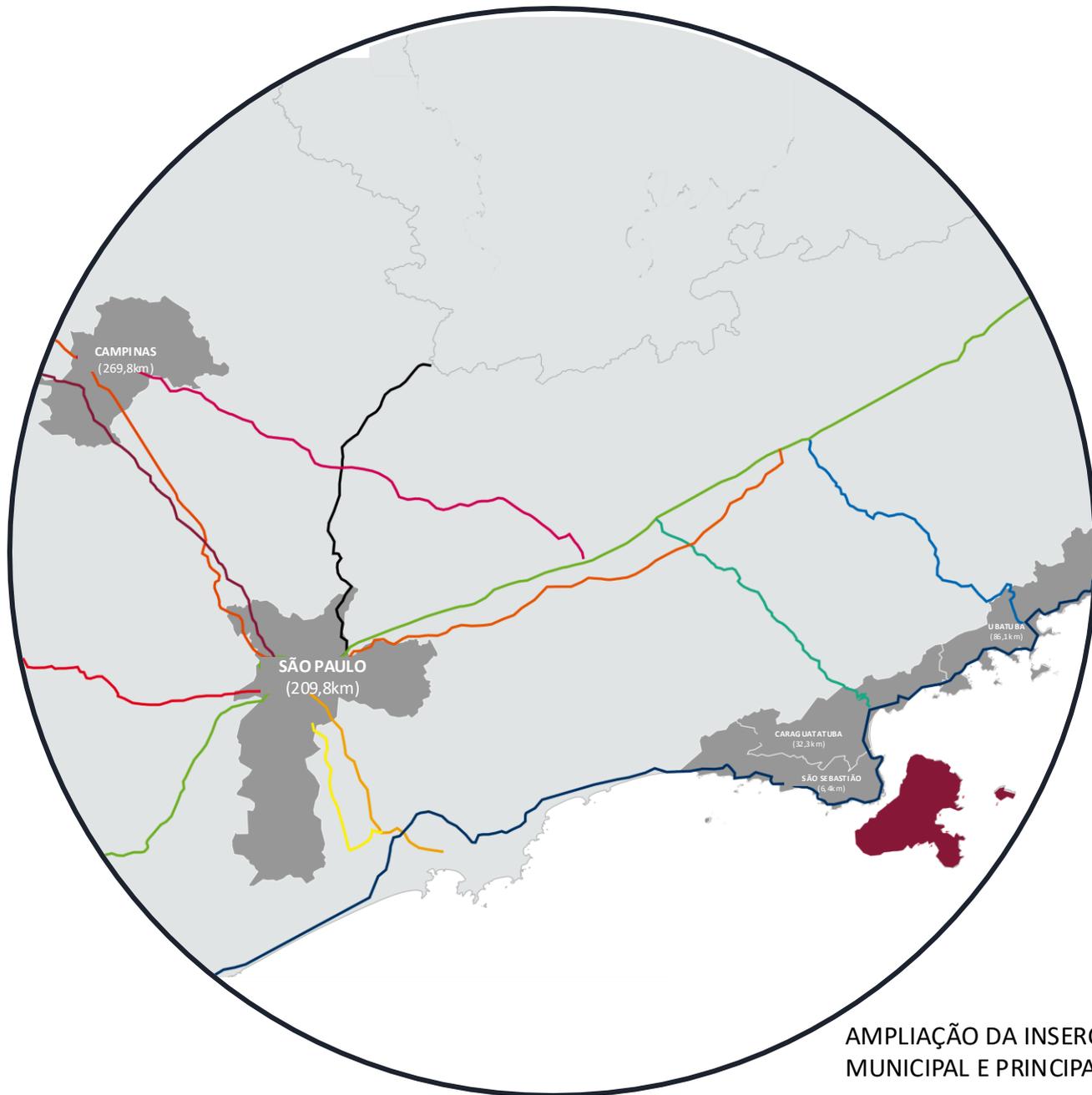
A inserção urbana de Ilhabela em relação ao estado de São Paulo reflete um balanço entre desenvolvimento econômico, especialmente pelo turismo, e a necessidade de preservação ambiental. As políticas públicas e o planejamento urbano devem continuar evoluindo para enfrentar os desafios únicos que a insularidade e a riqueza ambiental impõem, proporcionando um futuro sustentável para a ilha e seus habitantes

 **Área territorial:** 346,389 km²

 **Densidade demográfica:** 104,5 hab./km²

 **Número de habitantes:** 35.591 (2020)





AMPLIAÇÃO DA INSERÇÃO MUNICIPAL E PRINCIPAIS VIAS

- Rod. Dom Pedro I (SP-065)
- Rod. Chico Xavier (BR-050)
- Rod. Dos Bandeirantes (SP-348)
- Rod. Fernão Dias (BR-381)
- Rod. Alfeu Teodoro de Oliveira (BR-272)
- Rod. Dos Imigrantes (SP-160)
- Rod. Ayrton Senna (SP-070)
- Rod. Tamoios (SP-099)
- Rod. Mario Covas (BR-101)
- Rod. Oswaldo Cruz (BR-125)
- Rod. Presidente Dutra (BR-116)
- Ilhabela

2.2. A ILHA

O município de Ilhabela é o maior município-arquipélago do litoral brasileiro, situado no litoral norte do estado de São Paulo. Além de Ilhabela, o arquipélago inclui outras onze ilhas, como as Ilhas dos Búzios e da Vitória, habitadas por comunidades caiçaras. No entanto, a maior parte da população reside na Ilha de São Sebastião, onde se encontra a principal área urbana de Ilhabela.

Ilhabela é separada do continente pelo Canal de São Sebastião, com toda a sua área urbana localizada na face voltada para o continente. O acesso ao município é feito por balsa, que atravessa o canal na menor distância, conectando Ilhabela a São Sebastião, a 2,40 km de distância.

Segundo o IBGE, Ilhabela possui 47 bairros, divididos em três regiões principais:

- a) **Norte** : *Inclui a área entre o Saco do Indaiá e Pacuíba, a praia no extremo norte de Ilhabela.*
- b) **Centro** : *Abrange uma área entre o bairro da Barra Velha, próximo ao acesso principal da cidade, e o Saco*

do Indaiá. Esta região inclui a Vila, que é o centro histórico e turístico do município, sendo uma área mais populosa e densamente ocupada. Principais bairros: Saco do Indaiá, Vila (Centro), Saco da Capela, Itaguassu, Itaquanduba, Perequê (centro econômico, administrativo e comercial), Cocaia, Água Branca, Reino e Barra Velha.

c) **Sul** : *Estende-se da Barra Velha até Borrifos, no extremo sul de Ilhabela, longe do Canal de São Sebastião. Esta área concentra as principais praias, atraindo muitos turistas.*

Ilhabela é dominada pela Mata Atlântica, com o Parque Estadual de Ilhabela cobrindo 84,3% do território do município, totalizando 27.025 hectares. Criado pelo Decreto Estadual nº 9.414 em 20 de janeiro de 1977, o parque protege uma grande parte do bioma Mata Atlântica, com 80,10% de sua área abrangendo a ilha principal.

2.2. A ILHA

O Zoneamento Ecológico Econômico de Ilhabela inclui áreas protegidas dentro do Parque Estadual e territórios nas zonas terrestres 1, 2, 4 e áreas de ocupação dirigida. Somente as Zonas 4 e de Ocupação Dirigida permitem ocupação urbana. A legislação municipal é restritiva com relação às atividades industriais, impondo uma taxa máxima de utilização de 60%, o que exige que pelo menos 40% da zona seja preservada como áreas verdes, incluindo áreas de preservação permanente. Além disso, as construções são limitadas a dois pavimentos.

O relevo de Ilhabela é majoritariamente montanhoso, com exceção das áreas próximas ao desembarque da balsa em Barra Velha e no centro histórico, que apresentam configuração de barragem. A região norte e a região sul são compostas por serras com declividades médias e altas.

As dinâmicas urbanas da ilha principal são definidas pela concentração de comércio e serviços na área mais urbanizada entre Barra Velha e Vila, direcionando a maioria dos deslocamentos para essa aglomeração central.

UBATUBA

CARAGUATUBA

PONTA DA CANAS

PICO DO BAEPI (1048M)

VILA (CENTRO)

TERMINAL (PETROBRÁS)
CENTRO DE SÃO SEBASTIÃO

ILHA DE VITÓRIA

ILHA DE BÚZIOS

Imagem parcial de Ilhabela com os principais bairros e referências. A região central de Ilhabela estende-se entre a Barra Velha e o Saco Indaiá. Fonte: **SILVA**, Cristian Deni Rocha. **Cidade e Natureza**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo/2009. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

PRAIA CASTELHANOS

TOCA

REINO

FEITICEIRA

PEREQUÊ

PRAIA GRANDE

PRAIA DE BONETE

TERM. DAS BALSAS

PRAIA DO CURRAL

PICO DO PAPAGAIO (1307m)

PONTA DA SELA

2.3. O CAIÇARA

O termo "caiçara" origina-se do tupi-guarani "caá-içara", onde "caá" significa galhos, paus ou mato, e "içara" refere-se a armadilha.

Inicialmente, a palavra era utilizada para descrever as estacas e galhos usados para proteger as aldeias indígenas, bem como os currais feitos com galhos para prender peixes na água.

Com o passar do tempo, "caiçara" passou a designar os locais na praia onde se guardavam canoas e outros equipamentos de pesca. Eventualmente, o termo foi adotado para identificar as pessoas e comunidades do litoral de São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná, que surgiram da mistura das culturas portuguesa, indígena e, posteriormente, africana.

Na Ilha de São Sebastião e nas Ilhas da Vitória e Búzios, há núcleos de comunidades tradicionais caiçaras. Essas comunidades dependem principalmente da agricultura de subsistência e

da pesca artesanal para sobreviver.

Além dessas atividades, algumas comunidades produzem e vendem artesanatos como cestas, balaios, luminárias, tapetes trançados, bolsas e miniaturas. Elas também participam do Turismo de Base Comunitária, como em Castelhanos e Bonete.

Essas comunidades enfrentam a constante ameaça da especulação imobiliária, que há anos tenta modificar o zoneamento das áreas que ocupam, atualmente protegidas. No entanto, após um período de baixa autoestima e desvalorização, há um forte movimento regional para valorizar e resgatar a importância cultural dessas comunidades, especialmente entre os jovens caiçaras.



Fonte: Fotografia tirada durante a viagem à Ilhabela em Abril de 2024

03 A ILHA

3.1. FORMAÇÃO URBANA



Devido ao turismo ser a principal atividade econômica e fonte de emprego para os moradores, as dinâmicas turísticas possuem uma importância especial na ilha, influenciando significativamente a maneira como os residentes se relacionam com o município.

A ilha já era ocupada muito antes da chegada dos primeiros europeus ao Brasil. Pesquisas arqueológicas realizadas pelo Projeto Arqueológico de Ilhabela já identificaram no território do município 14 sítios arqueológicos pré-coloniais, locais que foram ocupados por seres humanos antes de 1500.

Apesar de os indígenas da família linguística tupi-guarani terem dominado, por muitos anos, o litoral de São Paulo e do Rio de Janeiro, não existe qualquer comprovação arqueológica ou bibliográfica de que eles tenham estabelecido alguma aldeia nas ilhas do arquipélago de Ilhabela. Inúmeras palavras de origem tupi-guarani e topônimos (nomes próprios de locais) ilhabelenses como Pacoíba, Baepí, Pirabura, Pirassunga, Jabaquara, Perequê, Itanquanduba, Itaguaçu, Cocaia, Guarapocaia, Piava, Piavú, Pequeá,

Papagaio, Irapecerica, Sepituba, dentre outros. Além da grande herança linguística, os tupis exerceram uma grande influência na cultura e na alimentação do Brasil colonial, sendo que muitos desses hábitos permanecem vivos até os presentes dias na cultura caiçara.

A história colonial de Ilhabela começa quando os integrantes da primeira expedição explorada enviada por Portugal a Terra de Santa Cruz chegaram a Meáipe em 20 de janeiro de 1502, dia consagrado, pela Igreja, a São Sebastião. Por diversos motivos, essa região permaneceu completamente desabitada ao longo dos primeiros 100 anos. Somente em 1608 é que viriam a se estabelecer os primeiros colonos (sesmeiros) em ambas as margens do canal do Toque-Toque (hoje canal de São Sebastião). A principal atividade exercida pelos colonos era o plantio da cana e a produção de açúcar, utilizando exclusivamente mão-de-obra escrava, na época comercializada livremente.

Com a chegada de mais colonos e escravos, formou-se um povoado onde hoje se localiza o centro histórico de São Sebastião.



Em 16 de março de 1636, esse povoado emancipou-se primeiramente Vila da Ilha de São Sebastião, depois Vila de São Sebastião da Terra Firme e, finalmente, Vila de São Sebastião. Francisco de Escobar Ortiz, que tentara, sem sucesso, estabelecer-se em outra ilha, a da Vitória do Espírito Santo, construiu os dois primeiros engenhos de açúcar da Ilha de São Sebastião, mas sua principal atividade era o comércio de escravos, trazidos de Angola em um navio de sua propriedade. (ILHABELA GOV, 2018)



Pintada em 1827 por Jean Baptiste Debort, rara aquarela que retrata a antiga Villa Bella da Princesa, com a Igreja Matriz. Fonte: Archives Nationales/Paris. Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.

Durante todo esse tempo, as águas do Litoral Norte foram intensamente procuradas por corsários e piratas europeus e argentinos. Mais do que inspirar lendas, os ataques piratas e corsários foram tantos que acabaram motivando a construção de um sistema para defesa das vilas Bela da Princesa e de São Sebastião, cuja espinha dorsal era constituída por sete fortificações erguidas nas duas margens do Canal Toque-Toque. A principal delas foi o forte do Rabo Azedo, ao norte da Ilha de São Sebastião; e que fica próximo da fortificação da Ponta das Canas, cujas ruínas ainda permanecem em pé.

O aumento significativo da população na Ilha de São Sebastião viria ocorrer somente na segunda metade do século XVIII, ocasião em que um pequeno povoado começou a ser formado onde hoje se localiza o centro turístico de Ilhabela. Por volta de 1785, esse povoado foi elevado à condição de capela (denominação colonial para o primeiro estágio de um povoamento), recebendo o nome de Capela de Nossa Senhora D'ajuda e Bom Sucesso.

3.1. FORMAÇÃO URBANA



A antiga vila colonial vista desde o mar. Fonte: Acervo AABI/Associação dos Amigos das Bibliotecas de Ilhabela. Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.



"Villa Bella da Princesa" em foto da década de 1930, com destaque para o grupo escolar à esquerda e para a Igreja Matriz ao fundo. Fonte: Acervo AABI/Associação dos Amigos das Bibliotecas de Ilhabela. Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.

No final do século XVIII, com o clico do açúcar em crise, a Ilha de São Sebastião contava com uma população espalhada por todo o seu território, estimada em três mil moradores, cujos líderes pleiteavam a emancipação do território abrangido pela ilha.

O nome na nova vila foi uma homenagem à Princesa da Beira, dona Maria Teresa Francisca de Assis Antônia Carlota Joana Josefa Xavier de Paula Micaela Rafaela Isabel Gonzaga de Bragança, filha mais velha dos reis portugueses D. João VI e D. Joaquina Carlota; irmã, portanto, de D. Pedro I.



Retrato da Princesa da Beira, Maria Teresa de Bragança (c. de 1817). Acredita-se que o antigo nome de Ilhabela foi dado em sua homenagem ("Villa Bella da Princesa") Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.

Nesse período, começava a tomar vigor em Vila Bela da Princesa um novo ciclo econômico: o do café; plantado, colhido, descaroçado, secado, torrado, ensacado e embarcado única e exclusivamente por mão-de-obra escrava. Nessa época, o comércio de escravos era realizado de forma clandestina, pois já fora proibido por autoridades internacionais.

Por isso, a região de Vila Bela da Princesa voltada para o alto-mar –principalmente a Baía dos Castelhanos- era utilizado para o desembarque de escravos contrabandeados.



Grande parte do café plantado em Ilhabela passava pelo porto de Santos (foto), antes de ser embarcado para a Europa. Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.

Após sua emancipação, Vila Bela da Princesa experimentou 80 anos de opulência e grande poder econômico, graças à agricultura e, principalmente, ao café, plantado em cerca de 30 fazendas espalhas pelas Ilhas de São Sebastião e dos Búzios. A população rapidamente ultrapassou a casa de 10 mil habitantes. Os fazendeiros enriqueceram, o comércio era próspero e a vida cultural intensa. Em contrapartida, essas oitavas décadas de plantio extensivo de café impuseram um alto índice de degradação ao meio ambiente. A produção -extensiva e sem qualquer sustentação ecológica- de açúcar e café, além de absolutamente nada deixar capitalizado para as provocou não só uma grande devastação da Mata

Atlântica, como também acarretou o desaparecimento de espécies animais e vegetais de um ambiente insular único no País. Diversos foram os motivos que inviabilizaram a cafeicultura em Ilhabela. O último deles foi a Abolição da Escravidão, em maio de 1888. Isso porque era escrava toda a mão de obra empregada na atividade. (ILHABELA GOV, 2018)



Foto aérea mostra a Vila na década de 1960, com seus morros ainda devastados após sucessivos ciclos de monocultura. Fonte: Acervo AABI/Associação dos Amigos das Bibliotecas de Ilhabela. Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.



Casario Colonial da Vila em uma imagem da década de 1950. Fonte: Acervo AABI/Associação dos Amigos das Bibliotecas de Ilhabela. Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.

3.1. FORMAÇÃO URBANA

Vila Bela da Princesa e o Litoral Norte entrariam em um longo período de estagnação econômica, que perduraria por quase 70 anos; o que permitiu que a natureza, por si própria, repusesse uma grande e significativa parte da floresta que foi devastada pela agricultura.

A partir do primeiro quarto do século XX começa a ganhar força em Vila Bela a produção de cachaça, já fabricada em 13 engenhos –ou fábricas de aguardente- instaladas na Ilha de São Sebastião, sendo a maioria movida por rodas d'água.



Provavelmente construída no final do século XVIII e no início do XIX, fachada da enorme sede da fazenda Engenho D'água, antiga produtora de açúcar, café e cachaça. Foto por: Fernanda Lupo. Disponível em: Arquipélago Ilhabela. Acesso em: 2024.

Com a crise econômica cada vez mais se aprofundando, o governo do Estado de São Paulo resolveu realizar em 1934 uma reestruturação na divisão territorial estadual, extinguindo 18 pequenos municípios cuja arrecadação não era suficiente para arcar com os gastos da própria administração, entre eles Vila Bela da Princesa, que passou à categoria de distrito foi anexado ao município de São Sebastião.

A revolta foi grande e o governo estadual, apenas sete meses depois, viu-se obrigado a elevar Vila Bela da Princesa novamente à condição de município. Em 1° de janeiro de 1939, Vila Bela da Princesa passou a denominar-se Vilabela. Pouco mais de um ano depois, o presidente da República, Getúlio Vargas, determinou, sem maiores justificativas, que Vilabela deveria passar a chamar-se Formosa. A formalização da mudança no nome de Vilabela para Formosa veio em 4 de maio de 1940. Um movimento popular levou o governo a mudar o nome do município para Ilhabela, o que passou a vigorar em 1° de janeiro de 1945.

A partir da segunda metade da década de 1950, a produção da cachaça começou a entrar em declínio, sendo encerrada definitivamente em meados da década de 1970.

Se região se mostrava inviável do ponto de vista econômico, o pequeno porte das roças e do plantio da cana de açúcar, a baixa densidade demográfica, a dificuldade de acesso e o relevo geográfico inóspito acabariam propiciando, novamente, as condições favoráveis para que a natureza providenciasse, por seus próprios meios, uma significativa recuperação do meio ambiente e da Mata Atlântica.

Com a melhoria das estradas de ligação entre São José dos Campos e Caraguatatuba, e entre esta cidade e São Sebastião, o turismo começou a ganhar importância econômica em Ilhabela e região a partir da década de 1970.

A construção de residências de veraneio, por moradores das classes média e alto do planalto paulista, também começou a ganhar impulso. A pavimentação da SP-55 –Rodovia Dr. Manoel Hypólito do Rego- na década de 1980, provocou um grande aumento na atividade da construção civil voltada para edificação de residências de veraneio e, em consequência, Ilhabela e as demais

cidades do Litoral Norte começaram a receber um grande afluxo de migrantes oriundos de diversos Estados brasileiros. Desde a década de 1990, as cidades da região têm enfrentado o maior crescimento demográfico do estado, o que tem provocado o crescimento urbano desordenado. (ILHABELA GOV, 2018)

A partir dos anos 1990 observa-se a ocupação em direção aos morros, ao norte e ao sul, ocupando quase toda a orla nesta face limítrofe ao canal. A urbanização foi desacelerado ao longo de 2000 e 2010. Entretanto, impulsionou novamente após a pandemia do COVID-19, onde as famílias passaram a buscar maior contato com a natureza.

Assim, atualmente, observa-se esse cenário de ocupação da orla, com casas de veraneio mais próximas do mar, e casas populares em direção aos morros.

Esta configuração apresenta grande extensão de ocupação, porém com áreas de ocupação pouco intensiva entre os bairros.

3.2. DINÂMICAS URBANAS E TURÍSTICAS

Devido ao turismo ser a principal atividade econômica e fonte de emprego para os moradores, as dinâmicas turísticas possuem uma importância especial na ilha, influenciando significativamente a maneira como os residentes se relacionam com o município.

Grande parte dos desafios enfrentados está associada à sazonalidade. A maioria dos turistas visita a ilha durante a alta temporada, causando problemas ambientais e de mobilidade. De acordo com o Observatório de Ilhabela, entre 26 de dezembro de 2018 e 2 de janeiro de 2019, entraram 120 mil pessoas na ilha, triplicando a população local. Além dos problemas de saneamento, os moradores enfrentam dificuldades com o abastecimento de água durante a temporada, quando o trânsito congestionado impede a chegada de caminhões-pipa para reabastecimento emergencial. O fornecimento de energia também é comprometido, com frequentes quedas de energia devido ao aumento significativo no consumo.

Vários fatores contribuem para a acentuação dos problemas de mobilidade urbana durante a temporada. Primeiro, 83% dos turistas chegam à ilha com carro próprio, gerando longas filas para embarque na balsa e congestionando as ruas.

Segundo a prefeitura, a ilha recebe cerca de 27 mil carros durante os feriados, além de uma frota local de 8 mil veículos, o que equivale a uma fila de aproximadamente cinco vezes a extensão pavimentada da SP-131.

A infraestrutura viária do município é limitada, principalmente pela SP-131, uma rodovia com uma faixa de rolamento em cada sentido, sem acostamento. As principais atrações turísticas são as praias ao longo dessa rodovia, que possui poucas vagas de estacionamento. Muitos veículos estacionam nas calçadas ao longo da estrada, bloqueando parcialmente a pista, que já é estreita e sinuosa. O trânsito torna-se extremamente lento durante a temporada, especialmente na área entre Barra Velha e o centro histórico, onde estão localizados os principais comércios e serviços da ilha.

Esses problemas de mobilidade acarretam diversos transtornos para os moradores, especialmente no que diz respeito ao deslocamento e aumento dos custos de vida. Muitos residentes relatam evitar sair de casa durante essa época, se preparando antecipadamente para a compra de alimentos e outras necessidades.



Fonte: Fotografia
tada durante a
agem à Ilhabela
n Abril de 2024

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

3.3. ROYALTIES

De acordo com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), os *royalties* são compensações financeiras pagas à União, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios pela exploração de recursos naturais. Os repasses são calculados mensalmente, levando em conta diversos fatores definidos por leis ou decretos.

A distribuição dos *royalties* é regulamentada pelas Leis Federais nº 7.990/1989, nº 9.478/1997 e suas emendas, especialmente a Lei Federal nº 12.734/2012. Essas leis não especificam como os recursos devem ser aplicados, mas proíbem seu uso para custeio de pessoal (exceto para manutenção e desenvolvimento do ensino) e para pagamento de dívidas (exceto aquelas com a União e suas entidades).

A Lei Federal nº 12.858/2012 estabelece que 75% dos recursos dos *royalties* devem ser destinados à educação pública e 25% à saúde. No entanto, esta regra não se aplica a contratos assinados antes de 3 de dezembro de 2012, o que significa que não afeta os contratos atuais do município.

A distribuição dos *royalties* também depende da localização do campo produtor, conforme as delimitações do IBGE, da ANP e da Marinha. Por essa razão, Ilhabela é o município que mais

recebe *royalties* no estado de São Paulo.

Estudos indicam que a simples recepção de grandes quantias de *royalties* não garante a melhoria dos índices de desenvolvimento local, a menos que esses recursos sejam bem geridos e utilizados para reduzir a dependência financeira do município.

O Fundo Soberano do Município de Ilhabela (FSMI) foi criado pela Lei Municipal Complementar nº 1.333/2018, com caráter contábil e financeiro. O objetivo do fundo é promover investimentos em ativos no Brasil, formar uma poupança pública, mitigar os efeitos dos ciclos econômicos e apoiar projetos estratégicos para o município.

Os recursos do FSMI provêm dos *royalties*, de dotações consignadas no orçamento anual e dos resultados das suas aplicações financeiras. Esses recursos só podem ser utilizados quando a arrecadação de *royalties* não alcançar 50% da receita corrente líquida do ano anterior ou em casos de catástrofes ambientais.



Fonte: Fotografia tirada durante a viagem à Ilhabela em Abril de 2024

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

3.4. SISTEMA VIÁRIO

O sistema viário de Ilhabela é estruturado em torno de um eixo principal, composto pela rodovia SP-131 e seu trecho urbano, a Avenida Princesa Isabel. No bairro do Perequê, essa via se torna unidirecional, formando um sistema binário com a Avenida São João. Em termos de relevo, apenas a área próxima ao desembarque da balsa e algumas regiões não urbanizadas na porção leste da ilha apresentam planícies e terraços fluviais e marítimos. Os principais serviços utilizados pela população estão concentrados entre a Barra Velha e a Vila. Os moradores de áreas afastadas dessas regiões expressam preocupação com o acesso a esses locais durante a alta temporada, quando o trânsito intenso prolonga significativamente o tempo de deslocamento.

As dinâmicas urbanas da ilha principal são geralmente definidas pela concentração de comércios e serviços na área mais urbanizada entre Barra Velha e a Vila (Centro histórico de Ilhabela, localizado ao norte da ilha). Essa configuração faz com que a maior parte dos deslocamentos tenha como destino essa aglomeração, uma vez que as demais áreas carecem de infraestrutura, equipamentos públicos, comércios e serviços.



Fonte: Fotografia
tirada durante a
viagem à Ilhabela
em Abril de 2024

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

3.5. A BALSA

A operação da travessia São Sebastião-Ilhabela pela DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S.A.) iniciou-se em 1989, embora a balsa já operasse desde 1958. A balsa FB-1, a primeira a transportar veículos para a ilha, tinha capacidade para apenas 8 carros. Ao longo dos anos, o sistema de *Ferryboat* no Canal de São Sebastião foi ampliado, incluindo a construção de uma estação para passageiros e a aquisição de novas embarcações em 1979, permitindo o transporte de até 40 veículos por viagem e a travessia de caminhões para abastecer a ilha.

Atualmente, o sistema oferece maior segurança nos atracadouros e possui embarcações que transportam até 85 veículos de passeio por viagem, além de um catamarã com capacidade para 370 passageiros (pedestres e ciclistas) por viagem. A única forma de acesso à ilha continua sendo por via marítima.

As 7 embarcações em operação podem transportar entre 30 e 85 veículos por viagem, completando o trajeto de 2,4 km em menos de 20 minutos. A capacidade de travessia é de 256 veículos por hora.

A velocidade média de cada embarcação pode variar conforme as condições climáticas, como força da maré, ventos no canal e neblina. Essas

condições meteorológicas podem afetar não apenas o tempo de travessia, mas também o de atracação e desembarque das balsas.

A principal demanda em relação à operação da DERSA é a redução do tempo de espera nas filas para a travessia, especialmente nos finais de semana e feriados.



Fonte: Fotografia tirada durante a viagem à Ilhabela em Abril de 2024

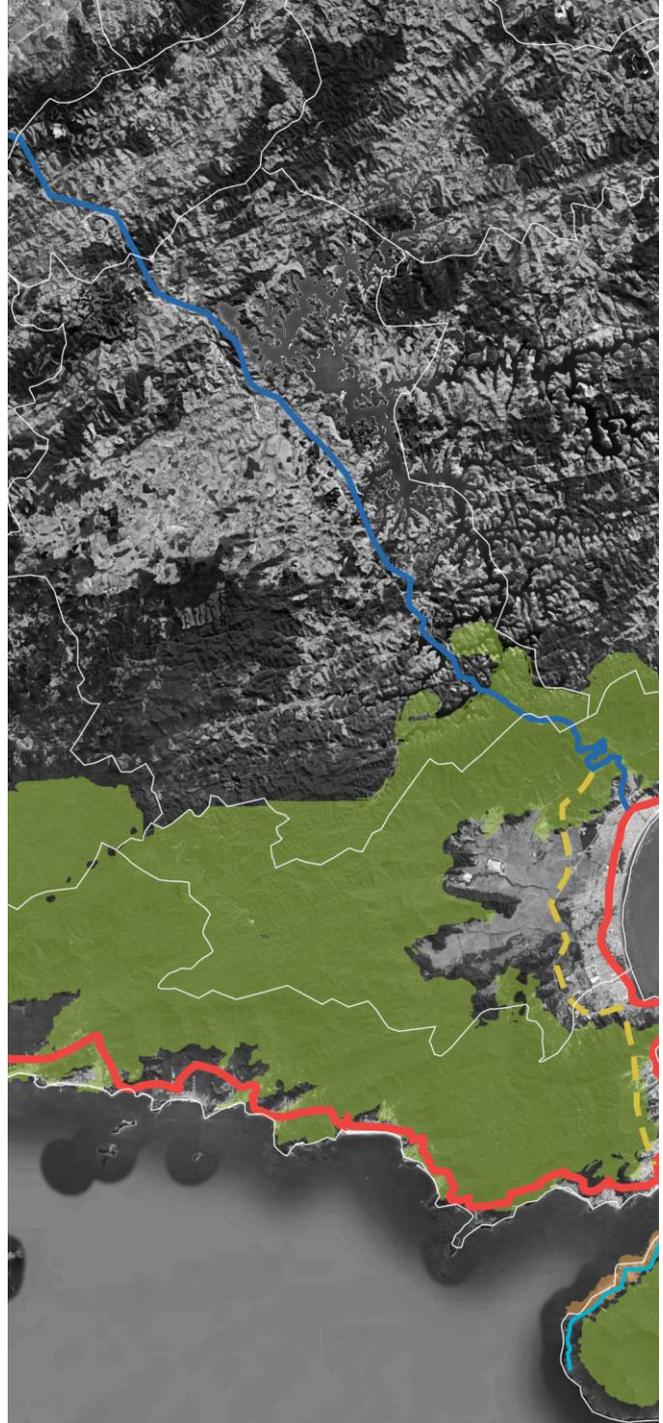
3.6. ACESSO

O sistema viário de chegada a Ilhabela exige uma integração entre as rodovias no continente e o transporte marítimo. O principal ponto de entrada para a ilha é o município de São Sebastião, onde está localizado o terminal da balsa que realiza a travessia marítima. Esse sistema funciona como a única ligação regular entre o continente e Ilhabela, destacando a importância da logística viária e portuária de São Sebastião.

O acesso a São Sebastião é feito principalmente por duas rodovias. A Rodovia dos Tamoios (SP-99) conecta o Vale do Paraíba ao litoral norte, passando pela Serra do Mar e desembocando em Caraguatatuba, de onde os motoristas acessam São Sebastião pela Rodovia Rio-Santos (BR-101) é uma estrada de grande importância para o turismo regional, uma vez que acompanha o contorno do litoral, proporcionando acesso não apenas a Ilhabela, mas também praias e atrativos de cidades vizinhas.

Essa trajetória é fundamental para os visitantes que vêm da capital paulista e de outras regiões do estado.

Além disso, os municípios vizinhos de Caraguatatuba e Ubatuba influenciam significativamente no tráfego para Ilhabela. Caraguatatuba, por exemplo, é um importante ponto de convergência, pois suas vias urbanas e regionais organizam o fluxo vindo do interior e da capital. Ubatuba, embora mais distante, também contribui, especialmente com o turismo regional. Essas cidades, ao receber e organizar o trânsito de turistas, afetam diretamente a fluidez do acesso ao terminal de balsas em São Sebastião





- Perímetro Urbano de Ilhabela
- Unidade de conservação
- Limite dos municípios vizinhos
- BR-101 (Rod. Mário Covas)
- SP-099 (Rod. Tamoios)
- Trecho em Execução da Rodovia dos Tamoios (SP-099)
- Travessia da Balsa de São Sebastião até Ilhabela

3.7. LEVANTAMENTOS

HIDROGRAFIA E TOPOGRAFIA

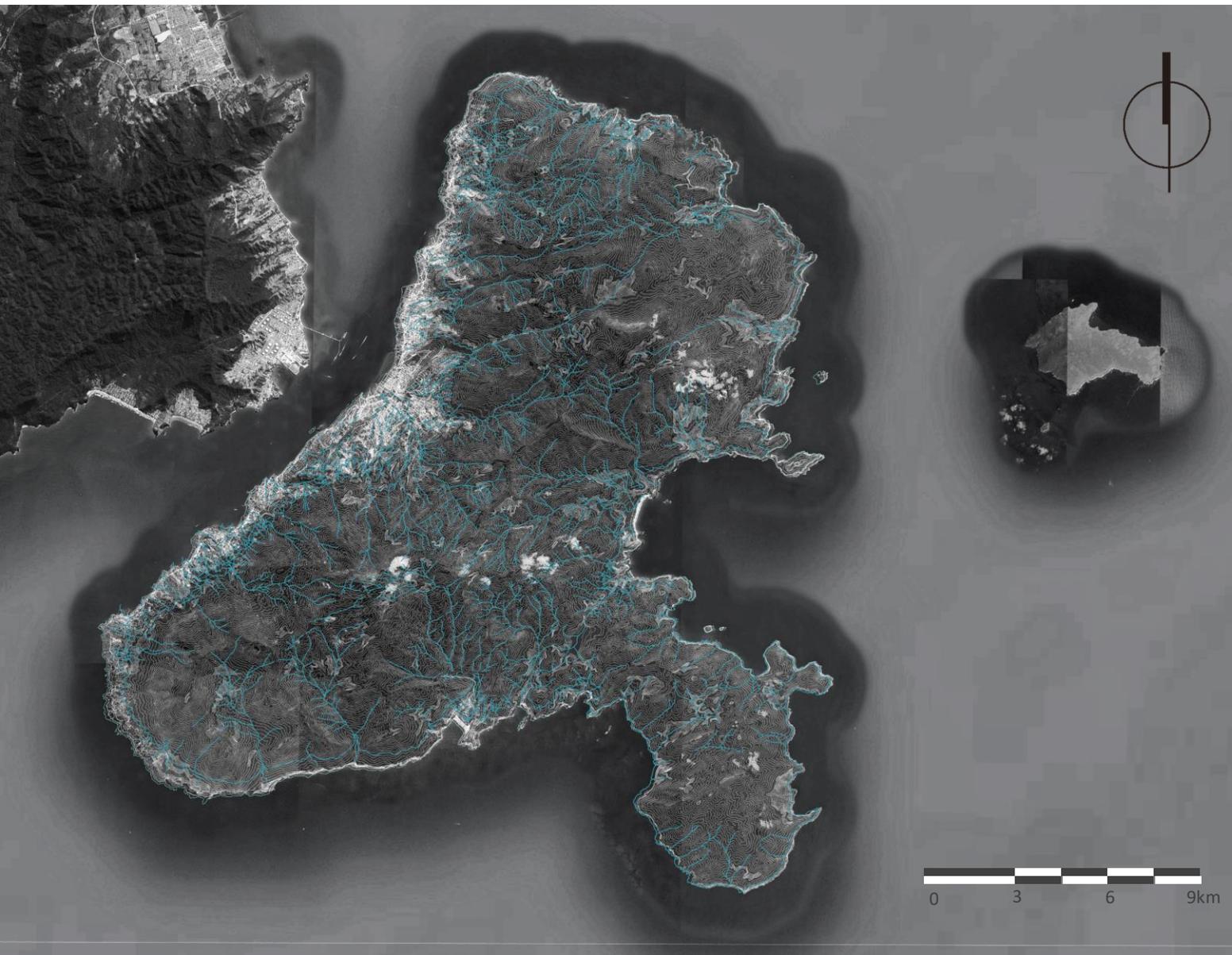
O mapa foi produzido pela equipe a partir de dados fornecidos no site da Prefeitura de Ilhabela. Nele, destaca a hidrografia e topografia da ilha na qual é caracterizada por uma rica hidrografia e topografia diversificada.

A hidrografia de Ilhabela é marcada por diversas cachoeiras e rios que descem das montanhas em direção ao mar. Os rios e riachos são fundamentais para a biodiversidade local e fornecem água para a população.

A topografia de Ilhabela é caracterizada por um relevo montanhoso e acidentado, dominado pela presença da Serra do Mar, um terreno íngreme e coberto pela densa vegetação da Mata Atlântica. Esta combinação de montanhas e floresta resulta em paisagens deslumbrantes e formações geográficas variadas, incluindo vales profundos,

encostas abruptas e planícies costeiras.

MAPA DE HIDROGRAFIA E TOPOGRAFIA



— Cursos d'Água — Curvas de Níveis

Fonte: Levantamento planialtimétrico de Ilhabela/2006. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

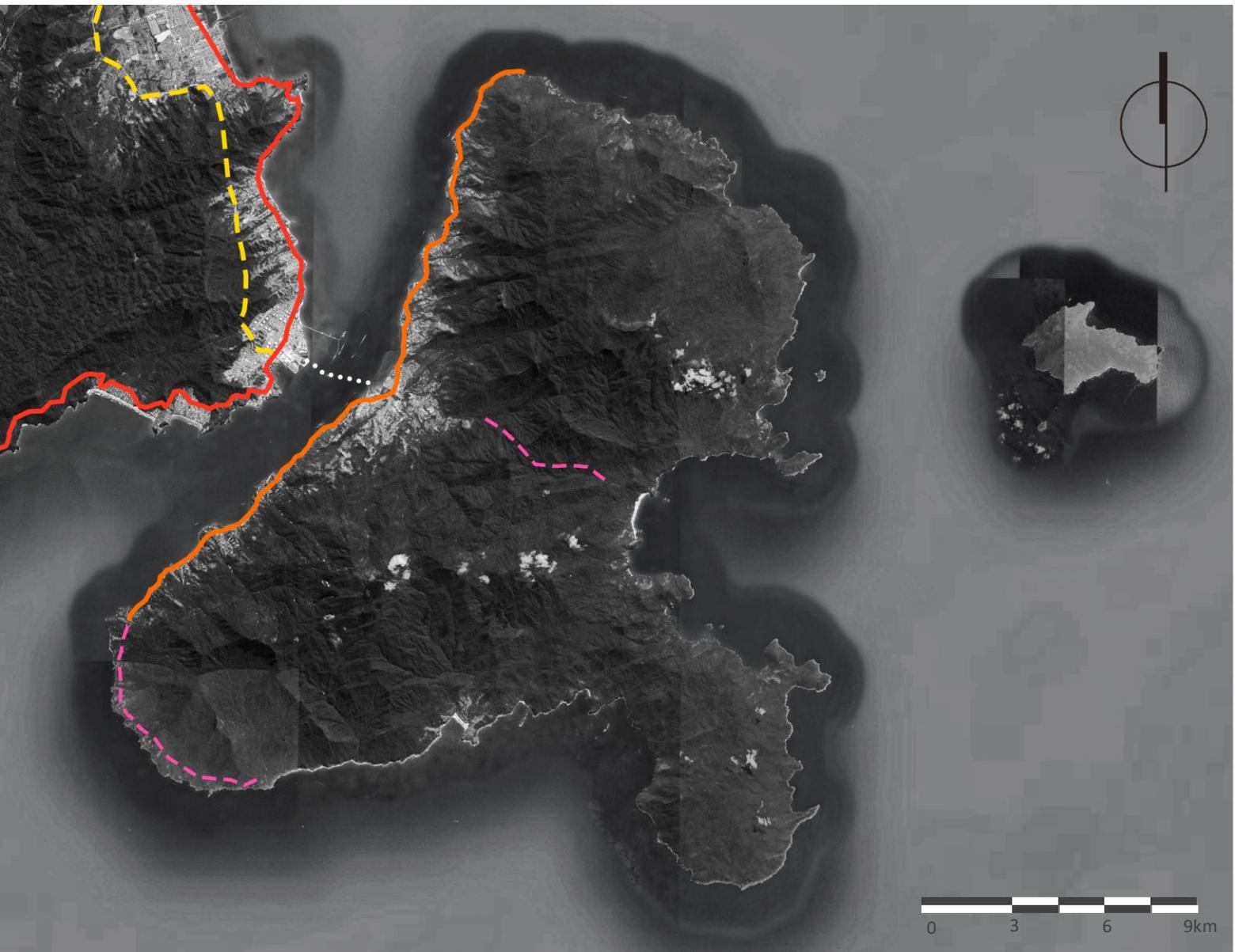
UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

3.7. LEVANTAMENTOS

SISTEMA VIÁRIO

No mapa destacamos as principais vias da ilha e sua conexão com o continente. O sistema viário de Ilhabela possui complexidade devido ao seu terreno, pois além possuir grande parte de seu território como área de preservação, sua topografia dificulta a existência das vias. Sua composição é marcada principalmente por uma estrada principal, a SP-131, conhecida por Avenida Princesa Isabel, que percorre a ilha de norte a sul, sendo assim a principal via de locomoção. As vias secundárias são geralmente estreitas e sinuosas, adaptadas ao terreno montanhoso. A infraestrutura viária é limitada, com algumas áreas acessíveis apenas por trilhas ou barco. A mobilidade na ilha é complementada por serviços de balsa que conecta Ilhabela ao continente

MAPA DE SISTEMA VIÁRIO



— Rod. Mario Covas — Rod. Tamoios (SP-099) — SP-131 - - - Trilha Travessia da Balsa

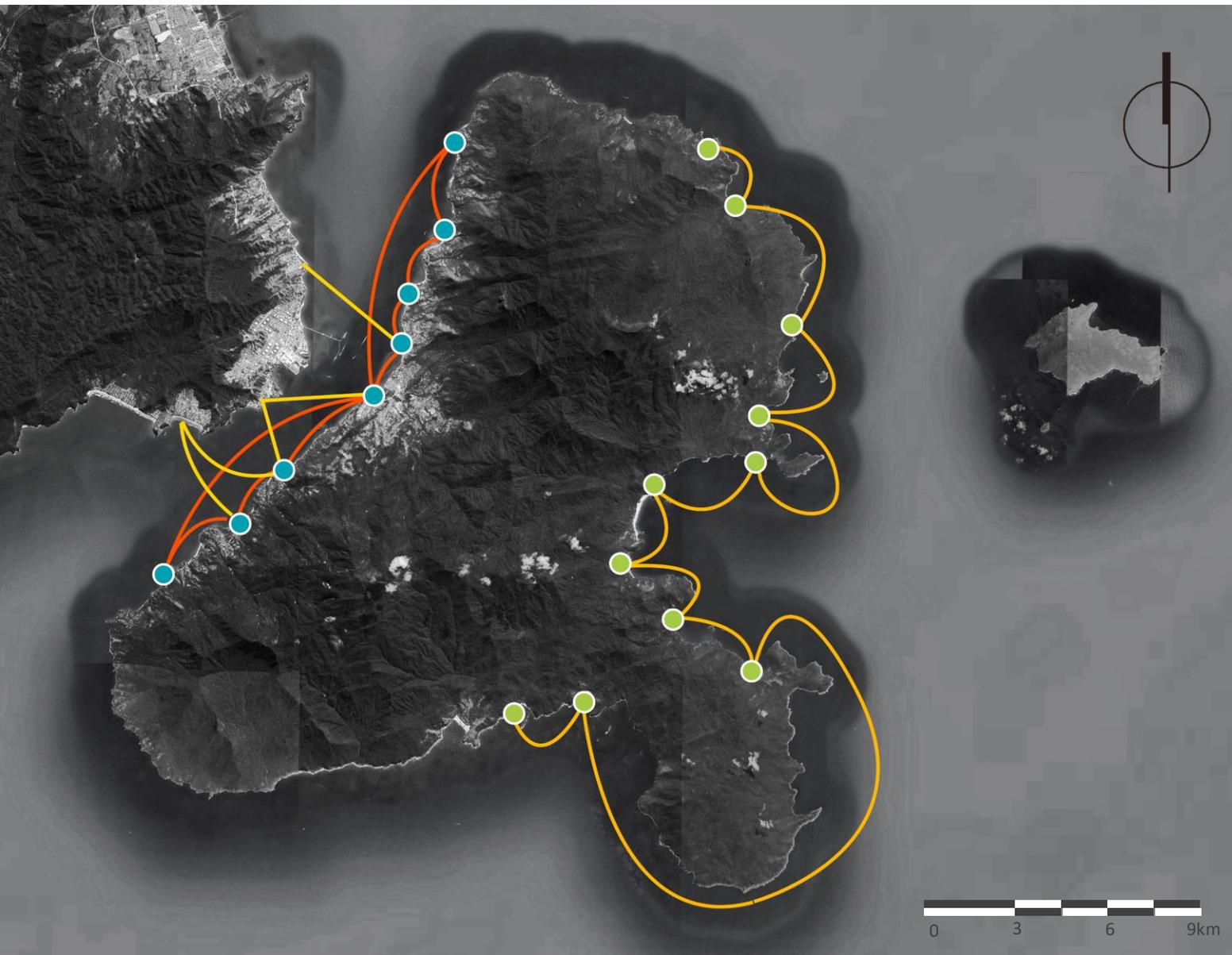
Fonte: Levantamento planialtimétrico de Ilhabela/2006. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

3.7. LEVANTAMENTOS

SISTEMA HIDROVIÁRIO

No mapa foram destacados os principais pontos do sistema hidroviário da ilha. Esse sistema é essencial para a conexão com o continente e opera principalmente com balsas que ligam a ilha à cidade de São Sebastião. Além das balsas, barcos e lanchas são amplamente utilizados para transporte local entre as áreas da ilha. Este sistema é vital para a mobilidade de residentes e visitantes, facilitando o acesso às praias e pontos turísticos remotos da região. As comunidades caiçaras de Ilhabela, que mantêm um modo de vida tradicional baseado na pesca e no artesanato, dependem significativamente deste sistema hidroviário.

MAPA DE SISTEMA HIDROVIÁRIO



● Pier ● Porto Pesqueiro — Linhas Hidroviárias Oeste — Linhas Hidroviárias Leste — Linhas Hidroviárias Continente

Fonte: Levantamento planialtimétrico de Ilhabela/2006. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

3.7. LEVANTAMENTOS

ZONEAMENTO

O zoneamento em vigor de Ilhabela é regido pelo Plano Diretor Participativo, estabelecido pela Lei Complementar nº 119, de 29 de dezembro de 2011. Esse plano foi proposto pela Prefeitura Municipal de Ilhabela, em conformidade com as diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001)

Zona de Proteção Ambiental (ZPA): Destinada à preservação da Mata Atlântica e de espécies nativas, permitindo apenas atividades de baixo impacto ambiental, como pesquisa científica e trilhas ecológicas. O Parque Estadual de Ilhabela é uma área significativa dentro desta zona.

Zona de Uso Controlado (ZUC): Permite atividades agrícolas sustentáveis, ecoturismo e assentamentos rurais. As comunidades caiçaras geralmente estão localizadas nesta zona, onde praticam pesca artesanal e agricultura tradicional.

Zona Urbana (ZU): Abrange áreas desenvolvidas para fins residenciais, comerciais e de infraestrutura. As principais vilas, como Vila, Perequê e Barra Velha, estão situadas nesta zona, que é planejada para suportar a expansão ordenada e melhorar os serviços públicos.

Zona de Uso Turístico (ZUT): Dedicada ao turismo, incentivando o desenvolvimento de hotéis, pousadas, restaurantes e outras

instalações turísticas. Esta zona promove um turismo sustentável, harmonizando a infraestrutura turística com o ambiente natural.

Zona de Recuperação Ambiental (ZRA): Compreende áreas degradadas que necessitam de intervenções para

recuperação ambiental, como reflorestamento e controle de erosão, visando restaurar a integridade ecológica.

Zona de Restrição Total (ZRT): Inclui áreas de extrema sensibilidade ambiental onde qualquer forma de intervenção humana é proibida. Estas áreas protegem ecossistemas frágeis e espécies ameaçadas, garantindo que permaneçam intocados.

Zona Industrial e Tecnológica (ZIT): Destinada ao desenvolvimento de atividades industriais leves e tecnológicas, que não causem impactos significativos ao meio ambiente. Esta zona promove a inovação, o desenvolvimento econômico e a geração de empregos locais, sempre com práticas sustentáveis.

MAPA DE ZONEAMENTO

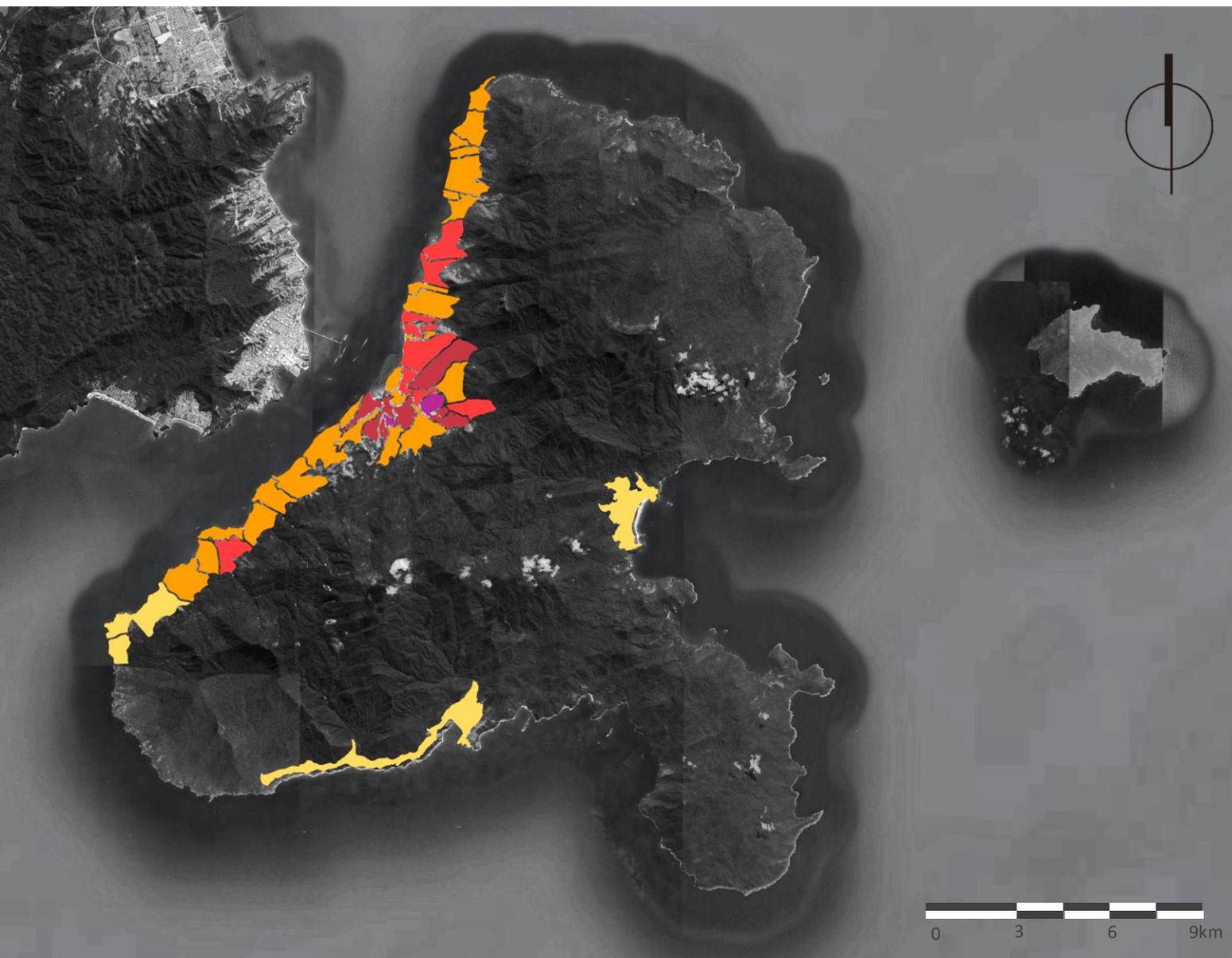


3.7. LEVANTAMENTOS

DENSIDADE DEMOGRÁFICA EM CENSO CENSITÁRIO

Ao analisar a densidade demográfica de Ilhabela, percebe-se uma distribuição peculiar da população ao longo de seu território insular. A ilha apresenta uma densidade geralmente baixa, o que é característico de muitas áreas litorâneas preservadas. A predominância de uma arquitetura horizontal e baixa colabora para essa característica, refletindo o cuidado com a integração visual e ambiental nas construções. As áreas de maior densidade populacional estão concentradas principalmente nas regiões centrais e próximas às principais estruturas urbanas, como Vila, Perequê e Barra Velha. Essas áreas são as mais desenvolvidas em termos de infraestrutura e serviços, atraindo uma parte significativa da população local. Por outro lado, as regiões menos densas estão mais segregadas da dinâmica central, muitas vezes devido a barreiras físicas naturais, como encostas íngremes e vegetação densa, que limitam o desenvolvimento urbano. Além disso, existem também barreiras sociais, como condomínios fechados e áreas de preservação ambiental, que contribuem para essa falta de continuidade e integração entre os bairros da ilha

MAPA DE DENSIDADE DEMOGRÁFICA



1 - 200 200 - 500 500 - 800 800 - 1.200 1.200 - 5.000

Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

3.7. LEVANTAMENTOS

COMUNIDADE CAIÇARA DA PRAIA DE BONETE

A população caiçara da Praia de Bonete está localizada no extremo sul da Costa oceânica de Ilhabela. A comunidade da praia do Bonete, com aproximadamente 230 indivíduos, é a maior da ilha. (NOFFS, 2007).



Rio Nema. Foto por: **MOREIRA, SILVIA**. Foto. Janeiro/2008.



Canoas Boneteiras. Foto por: **MOREIRA, SILVIA**. Foto. Janeiro/2008.



Rua Interior na Praia de Bonete. Foto por: **MOREIRA, SILVIA**. Foto. Janeiro/2008.



Trilha do Bonete. Foto por: **STEFANI, PAULO**. Foto. Janeiro/2008.



Igreja de Santa Verônica. Foto por: **MOREIRA, SILVIA**. Foto. Janeiro/2008.

MAPA LOCALIZAÇÃO DA PRAIA DE BONETE



Comunidade Caiçara Área de Preservação Limite Municipal Travessia acesso da comunidade

Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

3.7. LEVANTAMENTOS

COMUNIDADE CAIÇARA DA PRAIA CASTELHANOS

Na costa oceânica da ilha, a Baía dos Castelhanos está situada a leste, abrangendo as praias dos Castelhanos, Mansa, Vermelha, da Figueira e o Saco do Sombrio. O acesso à baía geralmente é feito pela estrada Perequê-Castelhanos ou por via marítima. A população da Baía dos Castelhanos é composta por 209 pessoas, sendo 187 caiçaras e os demais trabalhadores e comerciantes ligados à atividade turística.



Ocupação caiçara no Canto da Lagoa, na praia dos Castelhanos. Foto por: **NASCIMENTO, ALAN FABER DO.** Foto. 2011.



Canto da Lagoa. Foto por: **NASCIMENTO, ALAN FABER DO.** Foto. 2011.



Casa de pau a pique na praia Mansa. Foto por: **NASCIMENTO, ALAN FABER DO.** Foto. 2011.



Pescadores desembarcando na praia Vermelha. Foto por: **NASCIMENTO, ALAN FABER DO.** Foto. 2011.



Leito carroçável da Perequê-Castelhanos. Foto por: **NASCIMENTO, ALAN FABER DO.** Foto. 2011.

MAPA LOCALIZAÇÃO DA PRAIA CASTELHANOS



Comunidade Caiçara Área de Preservação Limite Municipal Trilha para acesso da comunidade

Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

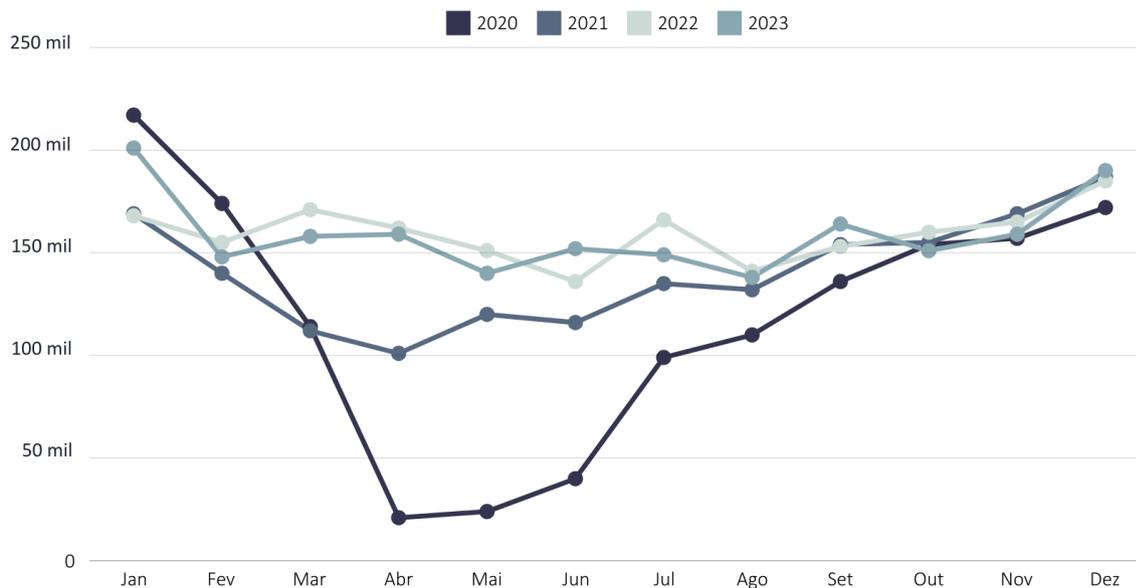
UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

3.7. LEVANTAMENTOS

FLUXO DE ENTRADA DA POPULAÇÃO FLUTUANTE

O fluxo de entrada e a população flutuante em Ilhabela são fenômenos significativos devido ao perfil turístico da ilha. Ilhabela atrai um grande número de visitantes durante todo o ano, especialmente em períodos de férias e feriados, esses turistas representam uma parte substancial da população flutuante da ilha, contribuindo significativamente para a economia local, especialmente nos setores de turismo, serviços e comércio. Durante os meses de alta temporada, como o verão, a população flutuante é consideravelmente maior em comparação com os números

registrados nos períodos de baixa temporada. Esse aumento é impulsionado pela chegada de turistas, Ilhabela também recebe uma população flutuante relacionada a eventos específicos, como festivais culturais, esportivos e náuticos, que ocorrem ao longo do ano. O fluxo de entrada de visitantes em Ilhabela impacta a dinâmica econômica e social da ilha dificulta a gestão de infraestrutura, serviços públicos e preservação ambiental.



Fonte: DERSA. Secretaria de Logística e Transporte do Estado de São Paulo. Disponível em: <turismoilhabela.com/observatorio/paineis/fluxo-de-entrada-na-cidade/>. Acesso em: 01 de abril de 2024. Elaborado pela equipe.



Fonte: Fotografia tirada durante a viagem à Ilhabela em Abril de 2024

3.7. LEVANTAMENTOS

MAPA SÍNTESE

O mapa síntese de Ilhabela, destacando seus principais elementos geográficos e infraestruturas:

Perímetro Urbano: Delimitação das áreas urbanizadas e de expansão da cidade.

Hidrografia: Identificação dos rios, córregos, e da costa marítima que circundam a ilha.

Parque Estadual: Áreas designadas como protegidas dentro do Parque Estadual de Ilhabela, destacando a biodiversidade e os recursos naturais preservados.

Áreas com maior concentração de Equipamentos Públicos: Locais onde estão concentrados serviços essenciais como escolas, postos de saúde e espaços de lazer públicos.

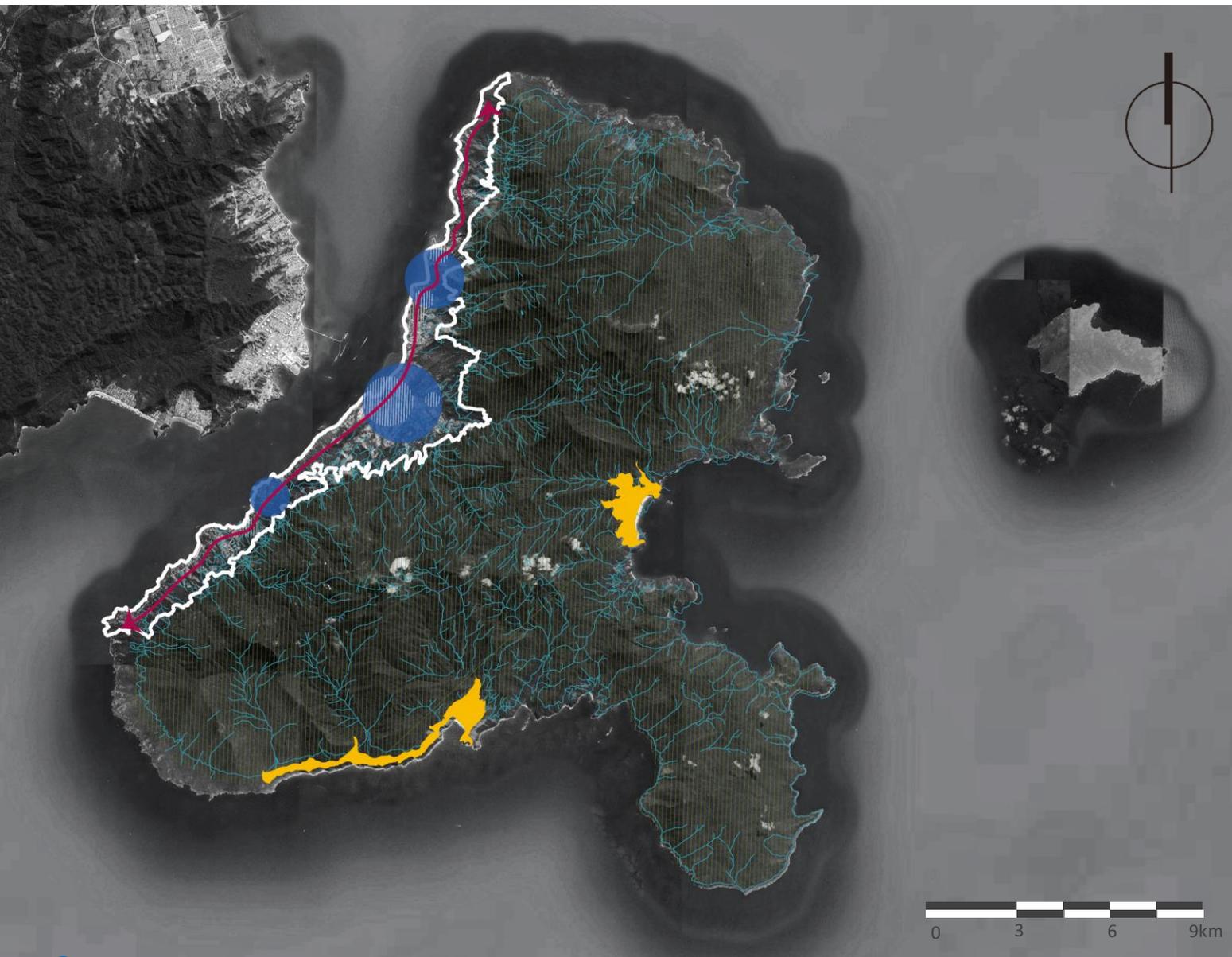
Áreas com maior concentração de Equipamentos Comerciais: Regiões onde há uma variedade significativa de comércios e serviços para atender

à população e visitantes.

Fluxo Principal: Principais vias e acessos que conectam diferentes partes da ilha, essenciais para o transporte e mobilidade.

Comunidades Caiçaras: Localizações das comunidades tradicionais caiçaras, ressaltando sua presença e importância cultural na ilha.

MAPA SÍNTESE



3.8. INSTRUMENTOS DE PESQUISA

Ao analisar a geografia de Ilhabela, identificamos uma divisão territorial em três áreas distintas.

A região Norte se estende entre o Saco do Indaiá e a Pacuíba, no extremo norte da ilha. Essa área é caracterizada por sua localização remota e pela preservação do cenário natural.

O Centro compreende desde o bairro da Barra Velha, próximo ao acesso principal da cidade, até o Saco do Indaiá, incluindo a Vila, que é o centro histórico e turístico do município. Essa é uma região mais populosa e densamente ocupada, concentrando grande parte dos equipamentos urbanos e serviços que atendem tanto à população local quanto aos visitantes.

A região Sul se estende da Barra Velha até São Pedro, no extremo sul da ilha, afastada do Canal de São Sebastião. Essa área destaca-se pela sua tranquilidade, distância dos centros urbanos principais e menor desenvolvimento em termos de infraestrutura urbana.

Com base nessa divisão, podemos observar características específicas em cada área.

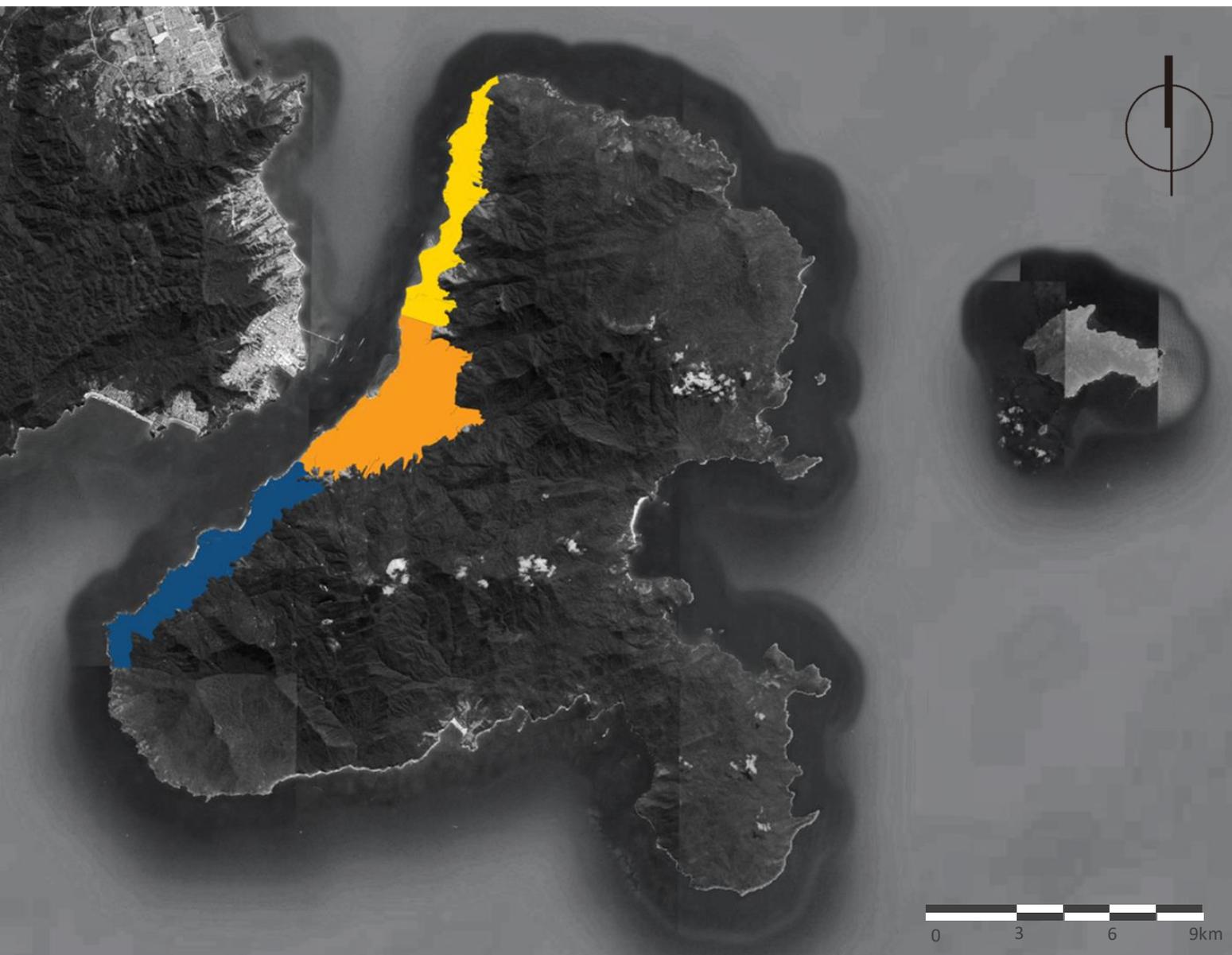
A região Norte apresenta uma disponibilidade limitada de equipamentos urbanos essenciais, como serviços de saúde, educação e lazer. Apesar de abrigar ambientes naturais

preservados, enfrenta desafios relacionados à infraestrutura e acessibilidade.

A região Central, por sua vez, concentra os principais serviços e equipamentos urbanos de Ilhabela, sendo a mais desenvolvida e economicamente ativa. Além de abrigar o principal ponto de acesso à ilha, desempenha um papel vital na vida cotidiana da população e no atendimento aos turistas.

Já a região Sul, marcada por seu ambiente mais tranquilo e menos urbanizado, enfrenta carências relacionadas à infraestrutura, acesso e serviços urbanos. Apesar disso, é uma área de grande potencial para o desenvolvimento, especialmente para a melhoria do transporte e da infraestrutura viária, fundamental para atender à demanda durante períodos de alta temporada, quando o fluxo de visitantes sobrecarrega as estruturas existentes.

MAPA DE TERRITÓRIOS

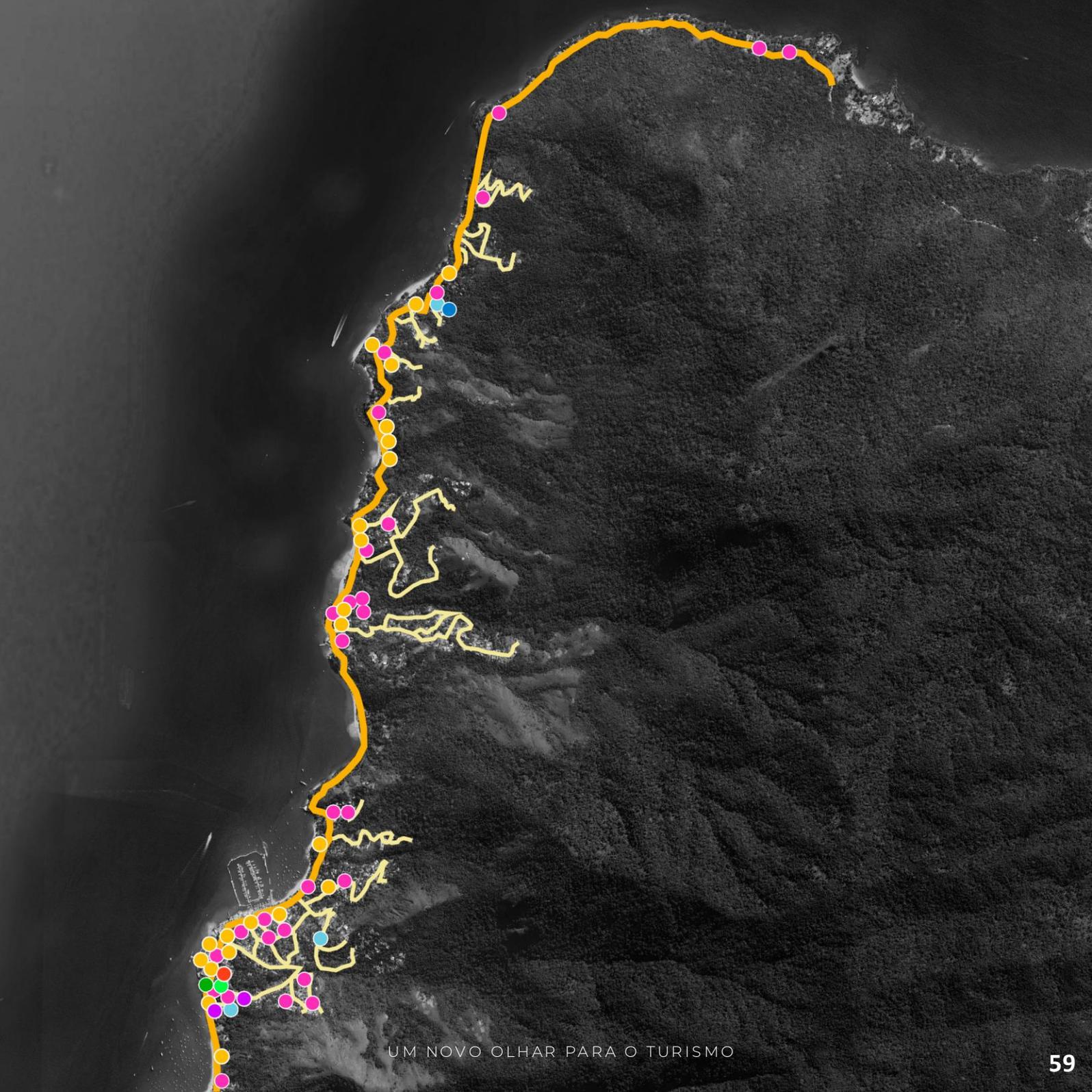


— Norte — Centro — Sul

3.8. INSTRUMENTOS DE PESQUISA

REGIÃO NORTE





3.8. INSTRUMENTOS DE PESQUISA

REGIÃO CENTRAL





3.8. INSTRUMENTOS DE PESQUISA

REGIÃO SUL





04 O SUL

4.1. LEVANTAMENTOS

ZONEAMENTO

A gestão territorial e urbana de Ilhabela é norteada pela classificação de zonas com restrições e critérios específicos para uso e ocupação do solo. Essas zonas são definidas por:

ZRT - Zona de Restrição Total: A Zona de Restrição Total (ZRT) é composta por terrenos não urbanizados e caracterizados por módulos não parcelados ou desmembráveis. A implantação de edificações de interesse público nesta zona deve ser submetida previamente à avaliação e aprovação dos órgãos ambientais competentes, considerando a preservação ambiental como prioridade absoluta.

ZR2 - Zona de Alta Restrição 2: Essa zona compreende áreas com relevância superior a 47%, onde há limitações mais severas para o uso do solo, conforme detalhado:

- *Parcelamento: Módulo mínimo de 3.000 m².*
- *Usos Residenciais: Taxa de Ocupação (TO) máxima de 15% e Coeficiente de Aproveitamento (CA) de 0,20.*
- *Usos Comerciais: TO máximo de 20% e CA de 0,30.*
- *Infraestrutura: A abertura de vias e o melhoramento das existentes são condicionados à apresentação de estudos geotécnicos que garantem a segurança ambiental e estrutural.*
- *Proibições: É vedada a impermeabilização total das vias e a construção em áreas de preservação ambiental, reforçando o compromisso com a proteção ecológica.*

ZU1 - Zona Urbana 1: A ZU1 abrange terrenos com

relevância entre 30% e 47%, sendo destinada a ocupações urbanas com regras específicas:

- *Parcelamento: Módulo mínimo de 1.800 m².*
- *Usos Residenciais: TO máximo de 20% e CA de 0,30.*
- *Usos Comerciais: TO máximo de 30% e CA de 0,50.*

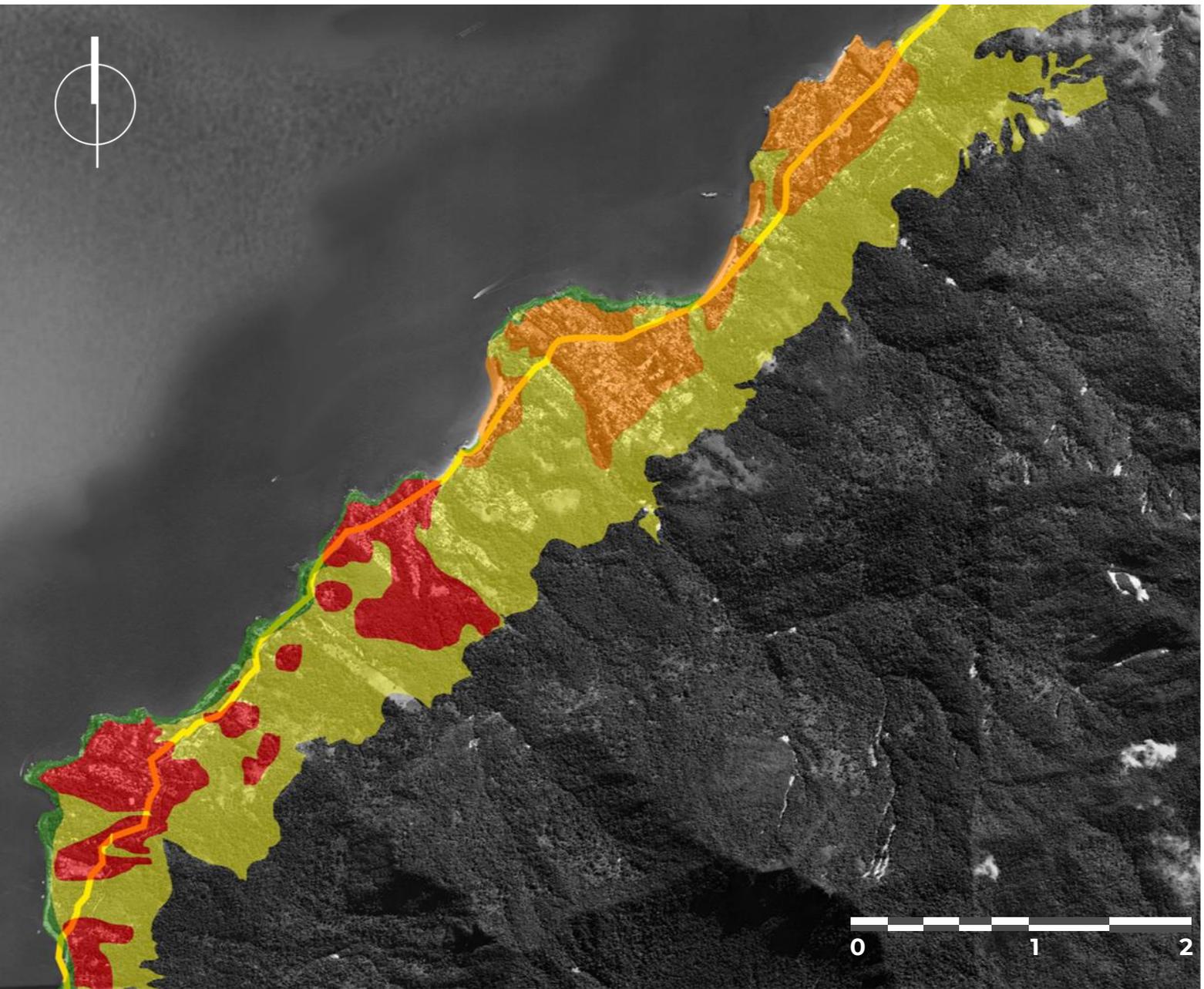
Preservação: É obrigatória a conservação de Áreas de Preservação Permanente (APP), garantindo o equilíbrio entre urbanização e preservação ambiental.

ZU2 - Zona Urbana 2: A ZU2 é designada para áreas com relevância de 0 a 30%, onde há maior flexibilidade para parcelamento e ocupação:

- *Parcelamento: Módulo mínimo de 450 m² para regiões localizadas nos bairros do Perequê, Vila Itaquanduba e Barra Velha.*
- *Módulo mínimo de 600 m² em outras localidades.*
- *Usos Residenciais: TO máximo de 30% e CA de 0,50.*
- *Usos Comerciais: TO máximo de 40% e CA de 0,50.*

Essa delimitação visa equilibrar a ocupação urbana com a preservação ambiental, respeitando as especificidades do território e garantindo condições adequadas para o desenvolvimento sustentável de Ilhabela.

MAPA DE ZONEAMENTO REGIÃO SUL



ZRT: Zona de Restrição Total **ZR2:** Zona de Uso com Alta Restrição 2 **ZU2:** Zona de Uso Urbano 2

Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

4.1. LEVANTAMENTOS

CONDOMÍNIOS

A construção de condomínios fechados em Ilhabela reflete a tendência de exclusividade associada às paisagens naturais. Esses empreendimentos são promovidos como refúgios de luxo, voltados para públicos de alta renda, e muitas vezes resultam em fragmentação do território.

O **Condomínio São Mathias** foi implantado em 1983 e possui uma área total de 57.450 metros quadrados. Composto por 65 lotes, o condomínio está localizado a uma distância de 11,5 km da Vila. Quase todo o empreendimento está localizado em um vale, atravessado por um córrego que deságua na praia da Feiticeira. Em uma das margens, uma encosta íngreme delimita o condomínio e separa a praia da Feiticeira da praia vizinha, o Portinho.



A rodovia SP-131 e o principal acesso ao condomínio São Mathias. Foto por: ROCHA E SILVA, CHRISTIAN DENI. Foto. 2009.



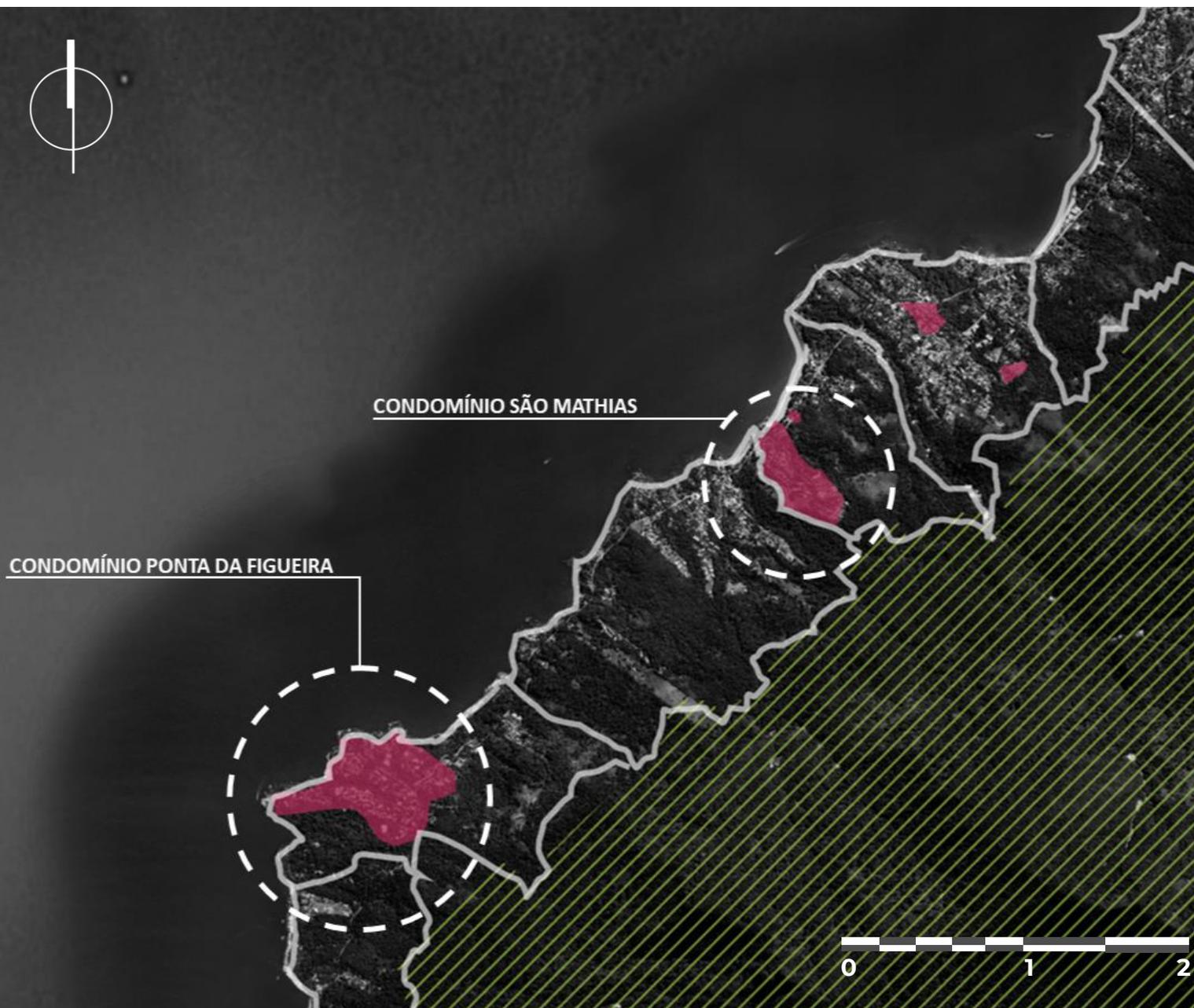
Ruas do condomínio São Mathias Foto por: ROCHA E SILVA, CHRISTIAN DENI. Foto. 2009.

O **Condomínio Ponta da Figueira**, construído em 1995, está localizado próximo ao acidente geográfico que lhe dá o nome, no extremo sul de Ilhabela. Situado a 18,5 km da Vila, é um dos mais distantes do centro da cidade. O acesso ao condomínio se dá pela rodovia Perimetral - Av. Brasil, que faz parte da rodovia estadual SP-131.



Ruas do condomínio Ponta da Figueira. Foto por: ROCHA E SILVA, CHRISTIAN DENI. Foto. 2009.

MAPA DE CONDOMÍNIOS



■ Condomínios — Limite Municipal ▨ Área de Preservação

Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

4.1. LEVANTAMENTOS

PÍERS E PORTOS PESQUEIROS

Os píers e portos pesqueiros são estruturas importantes para o desenvolvimento do lado sul de Ilhabela, promovendo a conexão entre comunidades e o fortalecimento do turismo. Essa região, caracterizada por sua beleza natural e limitações de acesso terrestre, encontra nessas infraestruturas uma solução eficiente para integrar moradores e visitantes, contribuindo para a economia local e a qualidade de vida.

Píer da Praia Grande, localizado ao lado esquerdo da praia, próximo à foz de um rio que deságua no mar. Sua estrutura de madeira oferece suporte para embarcações turísticas e é também um ponto de pesca, proporcionando uma experiência autêntica para os visitantes da região.



Píer da Praia Grande, Foto por: **RENE**, Monique. Foto. 2009.

Praia da Feiticeira, recentemente reformado em janeiro de 2024, recebeu melhorias como deck, guarda-corpo e iluminação, garantindo mais segurança e acessibilidade. Antes abandonado, o local agora é uma referência de revitalização e uso responsável, atraindo moradores e turista



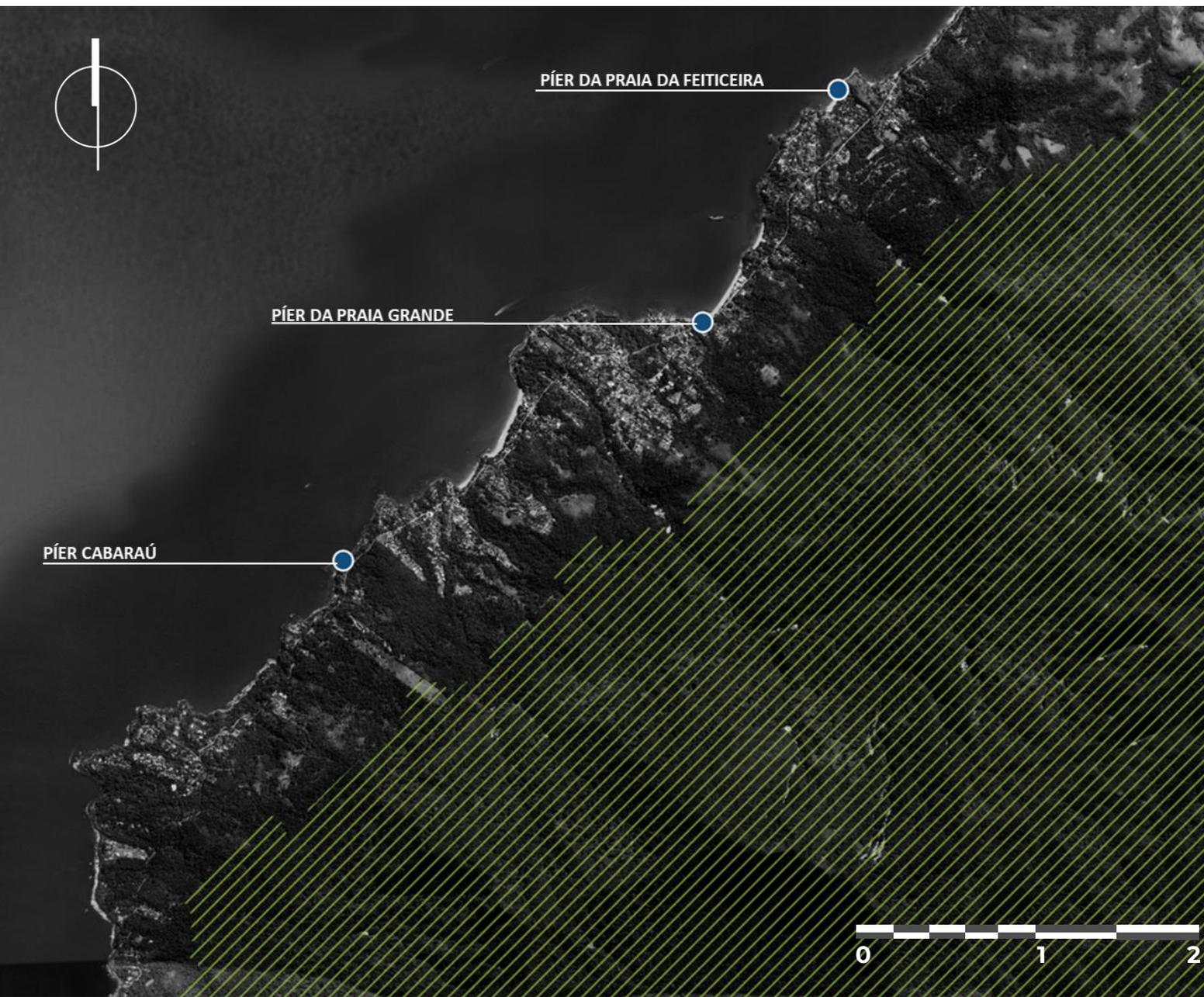
Píer da Praia da feiticeira, Foto por: **ROCHA E SILVA**, CHRISTIAN DENI. Foto. 2009.

Píer Cabaraú, inaugurado em 2016 e reinaugurado no final de 2023, é utilizado para pesca e observação da vida marinha. Além de promover atividades econômicas como o turismo e a pesca, os pilares ajudam a organizar o uso da faixa costeira, protegendo ecossistemas sensíveis e impactos ambientais. Eles também servem como espaços de convivência, valorizando as tradições locais e fortalecendo a identidade cultural da região



Píer de Cabaraú, Foto por: **AUTORAL**. Foto. 2024.

MAPA DE PÍERS E PORTOS PESQUEIROS



● Pier ■ Área de Preservação

Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

4.1. LEVANTAMENTOS

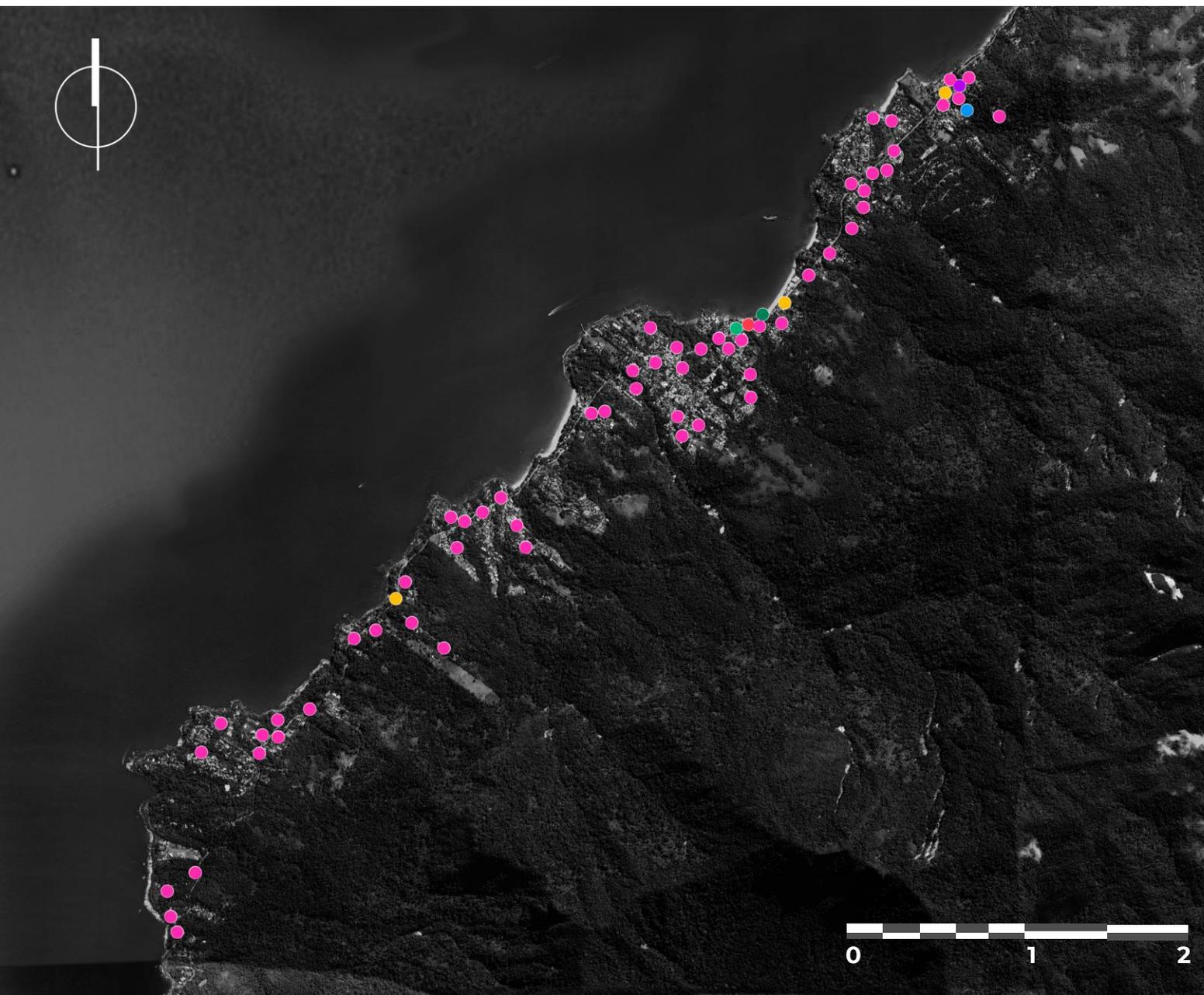
EQUIPAMENTOS URBANOS

O lado sul de Ilhabela é conhecido por uma atmosfera mais tranquila em comparação com a região central da ilha. No entanto, essa parte da ilha apresenta uma carência significativa de equipamentos urbanos e infraestrutura pública, o que impacta tanto os moradores locais quanto os visitantes que buscam aproveitar a região. A ausência de equipamentos como praças, áreas de lazer, escolas, postos de saúde e transporte público eficiente

Essa falta de infraestrutura contrasta com a predominância de hotéis, pousadas e outros empreendimentos específicos ao turismo na região. O lado sul concentra desde muitas opções de hospedagem, que vão de resorts luxuosos até pequenas pousadas.

A predominância de hotéis reflete a aposta no turismo como principal motor econômico do lado sul, mas também evidencia a pouca diversificação de usos e a ausência de um planejamento urbano mais equilibrado.

MAPA DE EQUIPAMENTOS URBANOS



● Escola de Ensino Fundamental 1 e 2 ● Restaurantes e Bares ● Patrimônio ● Praça e Áreas verdes ● Hóteis e pousadas

Fonte: Google Earth. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

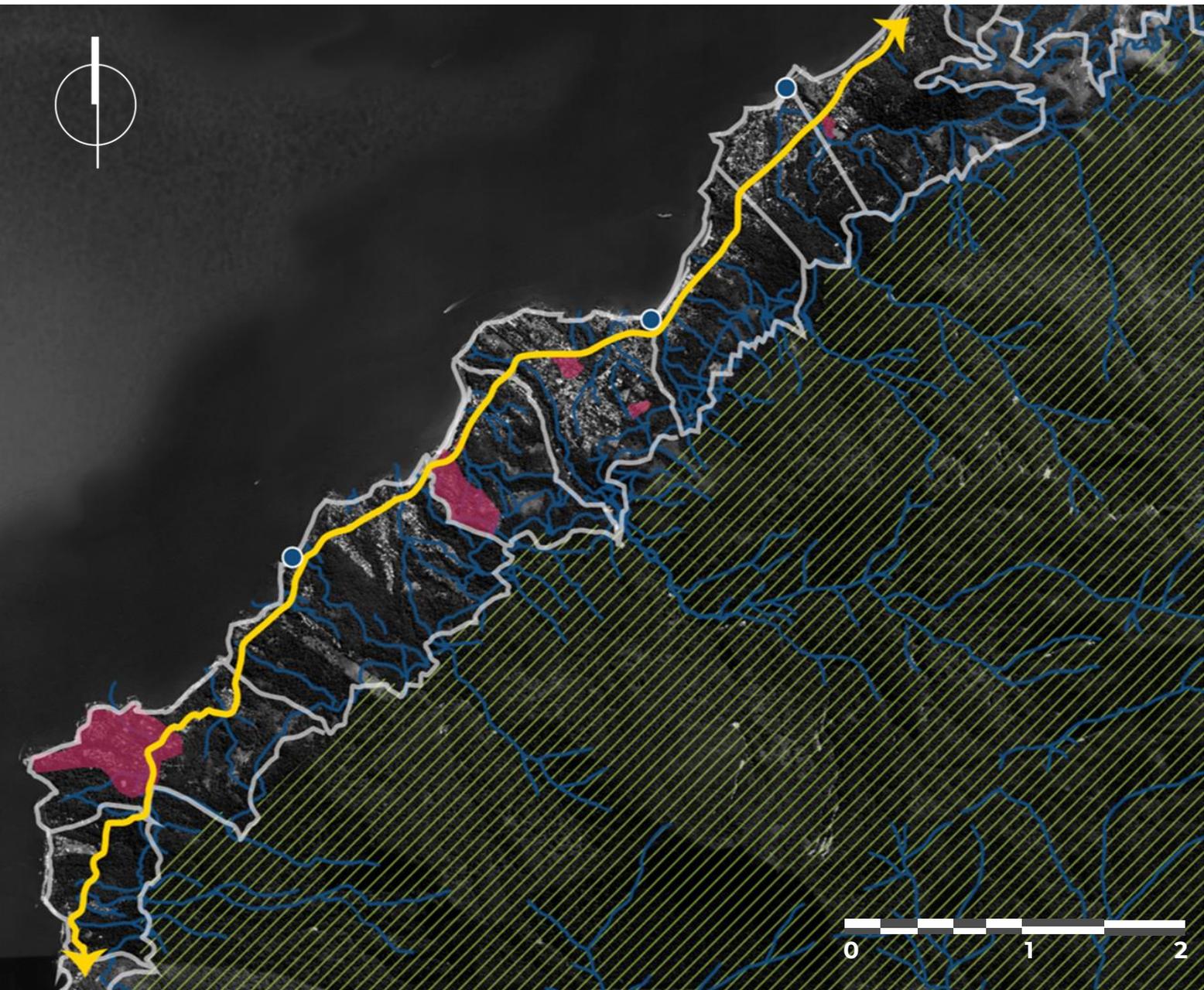
UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

4.1. LEVANTAMENTOS

MAPA SÍNTESE

O mapa síntese elaborado pela equipe apresenta uma visão clara e organizado das principais características e dinâmicas da região sul de Ilhabela. O levantamento evidencia elementos essenciais que ajudam a compreender a configuração territorial, ambiental e urbana dessa parte da ilha. Entre os destaques, estão as áreas de condomínios fechados, a principal conexão com o restante da ilha (SP-131), as localizações dos píers e suas proximidades, a área de preservação também é destacada assim como a hidrografia. Este mapa sintetiza os elementos fundamentais que moldam o território do sul de Ilhabela, destacando a interação entre o desenvolvimento urbano, a infraestrutura viária e a preservação ambiental. Ele serve como uma ferramenta valiosa para análises e decisões.

MAPA SÍNTESE



→ Fluxo Principal ● Pier — Limite Bairros ▨ Área de Preservação ■ Condomínios — Hidrografia

Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

4.2. FRAGILIDADES

A região sul de Ilhabela enfrenta diversas fragilidades que impactam significativamente a qualidade de vida dos seus moradores e o desenvolvimento sustentável da ilha. Uma das principais dificuldades é a infraestrutura urbana pouco desenvolvida. A escassez de equipamentos públicos, como escolas, postos de saúde e áreas de lazer, torna a vida cotidiana mais desafiadora para os residentes. A falta de estabelecimentos comerciais e de serviços também limita as opções de consumo e entretenimento na região, forçando muitos a se deslocarem para outras partes da ilha.

Outra fragilidade crítica é a dificuldade de acesso. As vias na região sul são frequentemente inadequadas para o volume de tráfego, especialmente durante os períodos de alta temporada. A topografia irregular da ilha exacerba esses problemas, tornando as estradas sinuosas e frequentemente sujeitas a congestionamentos. Essa situação não apenas afeta a mobilidade dos residentes, mas também prejudica o turismo, uma das principais fontes de renda da ilha.

A região sul de Ilhabela também enfrenta desafios ambientais. A falta de planejamento urbano adequado leva a ocupações irregulares e à degradação de áreas naturais, ameaçando a biodiversidade local. A ausência de redes de

saneamento básico em algumas áreas contribui para a poluição dos corpos d'água e prejudica a saúde pública.

Essas fragilidades destacam a necessidade urgente de intervenções planejadas e sustentáveis para melhorar a infraestrutura, promover a inclusão social e preservar o meio ambiente. Investimentos em infraestrutura viária, expansão dos serviços públicos.



Fonte: Fotografia tirada durante a viagem à Nhabela em Abril de 2024.

**05 PROPOSTA DE
REESTRUTURAÇÃO
URBANA**

5.1. DIRETRIZES

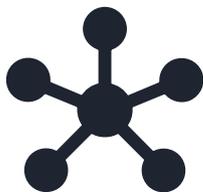
Para enfrentar as fragilidades da região sul de Ilhabela e promover um **desenvolvimento** mais equilibrado e sustentável, propomos um conjunto de **diretrizes** estratégicas. Essas diretrizes visam descentralizar o turismo, criar uma **nova** centralidade e valorizar a identidade caiçara, proporcionando melhorias **significativas** para moradores e visitantes.

A primeira diretriz é desenvolver a região sul com o objetivo de descentralizar o **turismo** e estruturar melhor a área. Atualmente, a concentração de turistas na **região** norte da ilha sobrecarrega a infraestrutura e cria problemas de mobilidade e **serviços**. Ao incentivar o desenvolvimento turístico no sul, buscamos distribuir **melhor** o fluxo de visitantes, aliviando a pressão sobre o norte e promovendo um **crescimento** mais equilibrado. Isso incluirá a melhoria das estradas, construção de **novas** vias e a criação de ciclovias e passeios para pedestres, promovendo modos **de** transporte sustentáveis e seguros.

A segunda diretriz propõe a promoção de uma nova centralidade na região sul, **articulando** equipamentos, habitação, áreas livres e de

lazer. Esta nova centralidade **terá** um papel crucial em descongestionar a região norte durante os períodos de **alta** temporada, distribuindo o fluxo da população flutuante de maneira mais **eficiente**. Além de atender às necessidades dos visitantes, esta centralidade será **essencial** para a comunidade de Bonete, dada a sua proximidade. A nova **centralidade** incluirá escolas, postos de saúde, áreas comerciais e espaços de lazer, **criando** um ambiente mais completo e autossuficiente para os moradores locais e **turistas**.

A terceira diretriz é incorporar elementos históricos de Ilhabela, valorizando a **identidade** caiçara e preservando as memórias ligadas a esses povos originários. A **identidade** caiçara é uma parte essencial da cultura de Ilhabela e deve ser **protegida** e promovida. Isso pode ser feito através da criação de centros culturais, **museus** e eventos que celebrem a história e as tradições caiçaras. Além disso, a **arquitetura** e o planejamento urbano na nova centralidade devem refletir e **respeitar** essa herança cultural, garantindo que o desenvolvimento não ocorra em **detrimento** das tradições e do modo de vida local.



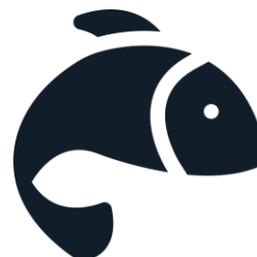
Qualificar uma nova centralidade local que integre habitação, equipamentos urbanos, áreas verdes e espaços de lazer, promovendo a diversificação do uso do solo. Com o objetivo de atender a demanda habitacional com infraestrutura de qualidade, ao mesmo tempo em que se impulsiona o turismo.



Reestruturar o sistema viário local, com ênfase na via estrutural existente (SP-131), que desempenha um papel crucial na conexão do arquipélago de Norte a Sul. A proposta inclui a implantação de vias mais amplas, a criação de calçadas adequadas para os pedestres e a expansão da ciclovia, atendendo ao crescente fluxo de veículos e oferecendo alternativas seguras e acessíveis para o celular



Promover o transporte hidroviário por meio da criação de um novo NOME DO PROJETO DA ANA LUIZA, incentivando o transporte por vias marítimas. A iniciativa visa conectar a população, especialmente as comunidades caiçaras, com toda a extensão da costa litorânea da ilha.



Propor equipamentos que considerem valor à identidade local e mantenham viva a memória urbana associada à comunidade caiçara.

5.2. TIPOLOGIAS VIÁRIAS

A principal via de acesso à ilha é a SP-131, que conecta o continente ao centro de Ilhabela. Essa estrada, embora asfaltada, é estreita e sinuosa, o que limita o tráfego, especialmente em períodos de alta temporada, quando o número de veículos cresce substancialmente. A falta de acostamentos e de pontos de parada em algumas áreas torna a circulação mais difícil, afetando tanto os moradores quanto os turistas. O lado sul da ilha, que abriga algumas das praias mais famosas, como Castelhanos, Bonete e a Praia do Sono, enfrenta dificuldades ainda maiores. A estrada de acesso a essas praias é predominantemente de terra e frequentemente precisa de manutenção, o que dificulta o trânsito, especialmente nos períodos de chuva. A infraestrutura de transporte público é limitada, e não há alternativas viárias suficientes para desafogar o tráfego. Isso torna o transporte de moradores e turistas mais dependente de veículos particulares, o que contribui para o aumento da carga sobre as vias existentes. A falta de sinalização adequada e a infraestrutura precária em algumas áreas do lado sul, como pontes e estradas secundárias, tornam o deslocamento mais difícil e menos eficiente.

Além disso, as vias internas dos bairros do lado sul também enfrentaram problemas semelhantes. Muitas dessas ruas são estreitas, mal pavimentadas e carecem de manutenção, o que prejudica o tráfego local.

Em alguns trechos, a ausência de calçadas e iluminação adequada dificulta a mobilidade de pedestres, comprometendo a segurança e o acesso. Durante a alta temporada, quando o fluxo de veículos aumenta significativamente, essas vias ficam congestionadas, criando transtornos para moradores e visitantes.



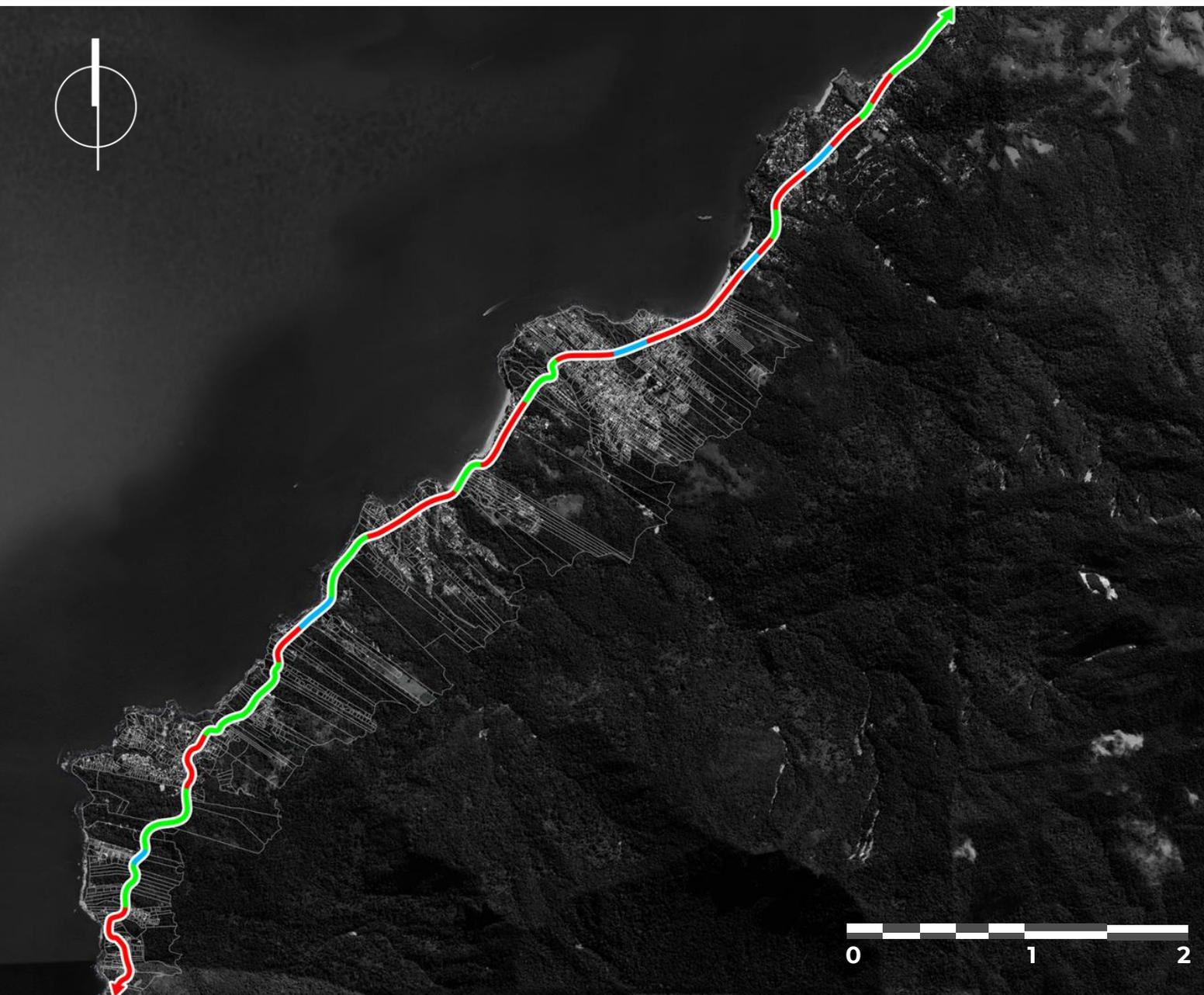
Fonte: Fotografia
tirada durante a
viagem à Ilhabela
em Abril de 2024.

5.2. TIPOLOGIAS VIÁRIAS

Após analisarmos a atual situação do viário de Ilhabela, especialmente no lado sul da ilha, observamos a necessidade urgente de melhorias para atender tanto aos moradores quanto aos turistas que circulam pela região. A SP-131, principal via de acesso à ilha, enfrenta sérias limitações, como a estreiteza da pista e a ausência de infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas, o que dificulta a mobilidade e aumenta os problemas de trânsito, especialmente durante a alta temporada. Com base nesse diagnóstico, propomos a implementação de diferentes tipologias viárias ao longo da SP-131, com o objetivo de melhorar a circulação e garantir mais segurança e conforto aos usuários. Essas tipologias serão adaptadas de acordo com as características do terreno e o espaço disponível em cada trecho da estrada. Em áreas onde há mais espaço, serão propostas vias mais generosas, com faixas largas para veículos, além de áreas específicas para ciclistas e pedestres, promovendo uma integração mais segura e sustentável entre os diferentes modos de transporte. Em trechos mais estreitos, onde a ampliação da pista não é viável, as intervenções serão ajustadas para otimizar o uso do espaço existente, com inclusão de ciclovias e calçadas mais amplas, garantindo que a acessibilidade e a segurança sejam preservadas.

Essa proposta visa atender a demanda crescente por mobilidade na região, respeitando as limitações do terreno e a necessidade de preservação ambiental, enquanto proporciona um sistema viário mais eficiente

MAPA SÍNTESE



Tipologia 01 Tipologia 02 Tipologia 03

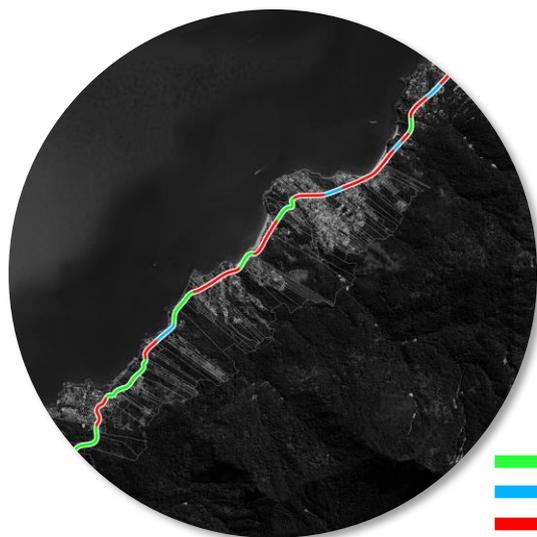
Fonte: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo/2010. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

5.2. TIPOLOGIAS VIÁRIAS

TIPOLOGIA 01

A tipologia 1, sendo nossa tipologia mais generosa, é também a que precisa de mais espaço para ser implantada. Os trechos selecionados para receber a tipologia 1 são majoritariamente trechos onde os lotes vizinhos não são construídos.



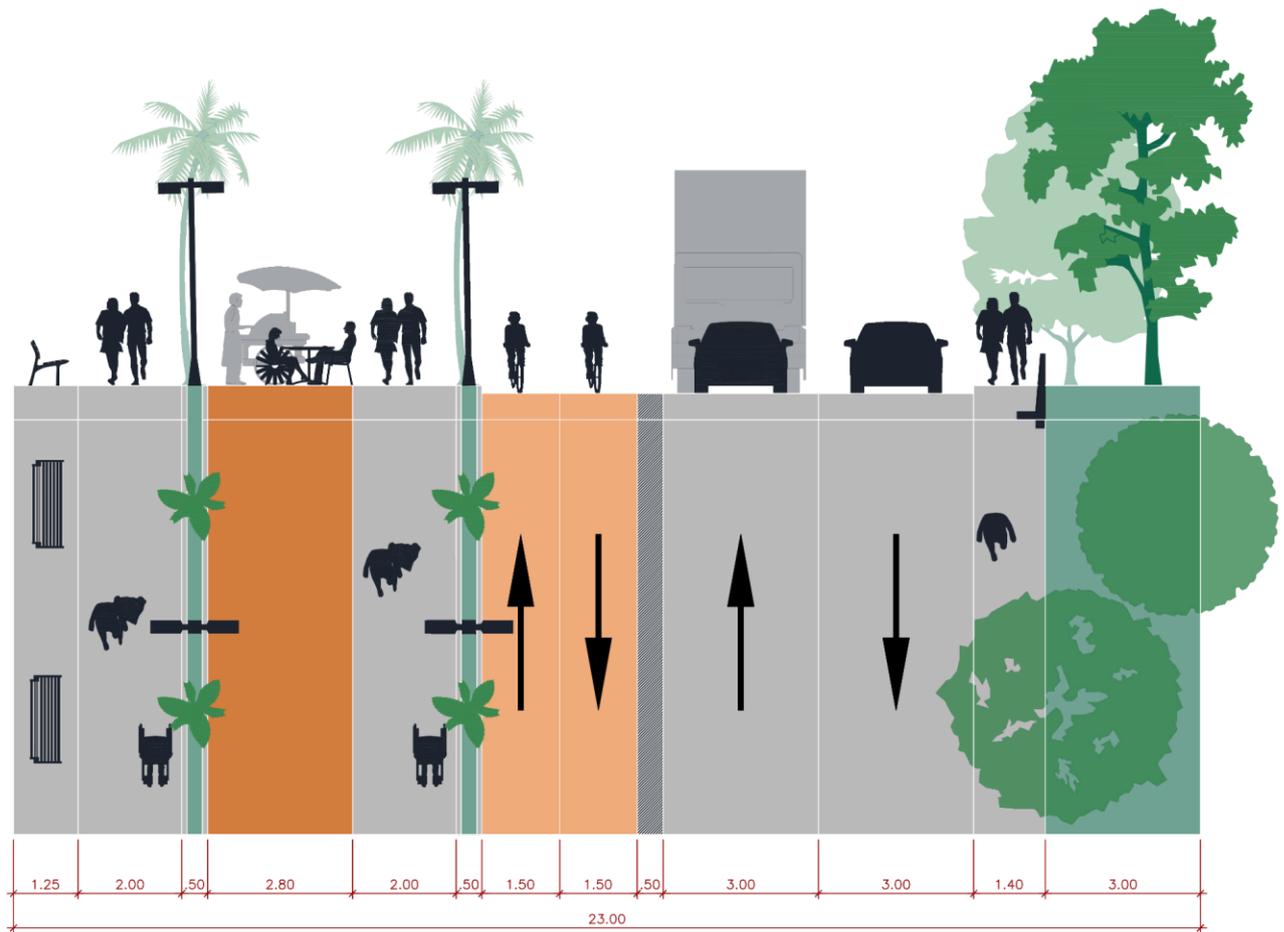
Referência Espacial. Sem escala.
Fonte: Elaborada pela equipe/2024.



- Tipologia 01
- Tipologia 02
- Tipologia 03



Situação Atual (SP-131). Fonte: GOOGLE STREET VIEW. Foto/2024.



Corte esquemático da via. Fonte: Elaborado pela Equipe/2024.





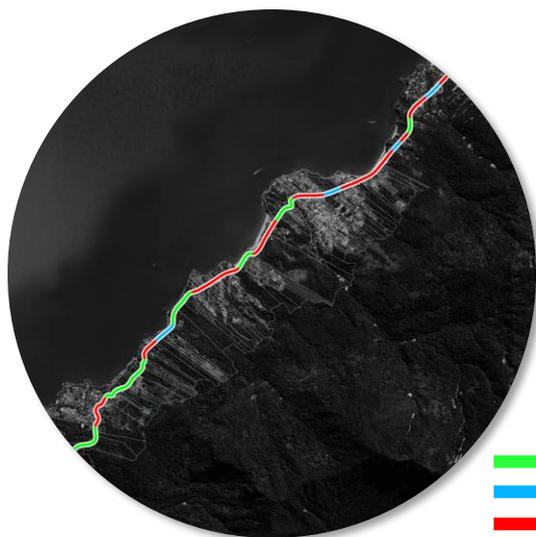




5.2. TIPOLOGIAS VIÁRIAS

TIPOLOGIA 02

A tipologia 2 surge como uma alternativa intermediária, para casos onde o espaço disponível não é tão abundante, mas ainda assim permite uma expansão para a criação de uma circulação mais confortável.



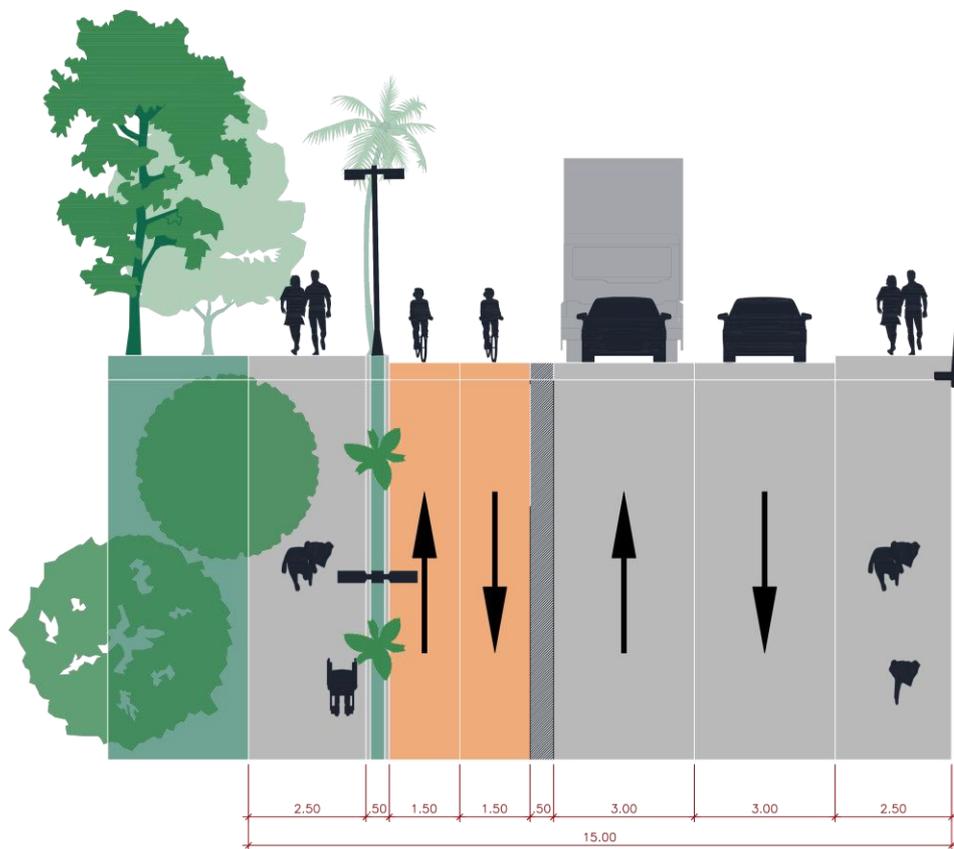
Referência Espacial. Sem escala.
Fonte: Elaborada pela equipe/2024.



- Tipologia 01
- Tipologia 02
- Tipologia 03



Situação Atual (SP-131). Fonte: GOOGLE STREET VIEW. Foto/2024.



Corte esquemático da via. Fonte: Elaborado pela Equipe/2024.

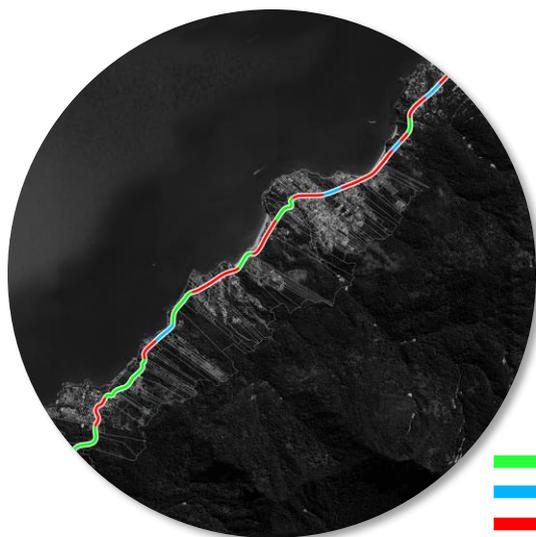




5.2. TIPOLOGIAS VIÁRIAS

TIPOLOGIA 03

A tipologia 3 é a alternativa mais estritamente funcional dentre as três. Ela é implantada apenas onde o espaço disponível é muito limitado e os lotes vizinhos já são construídos. Ela visa também otimizar a circulação mas dessa vez apenas redistribuindo o espaço que já está sendo utilizado pela via, sem expandir a largura geral da via.

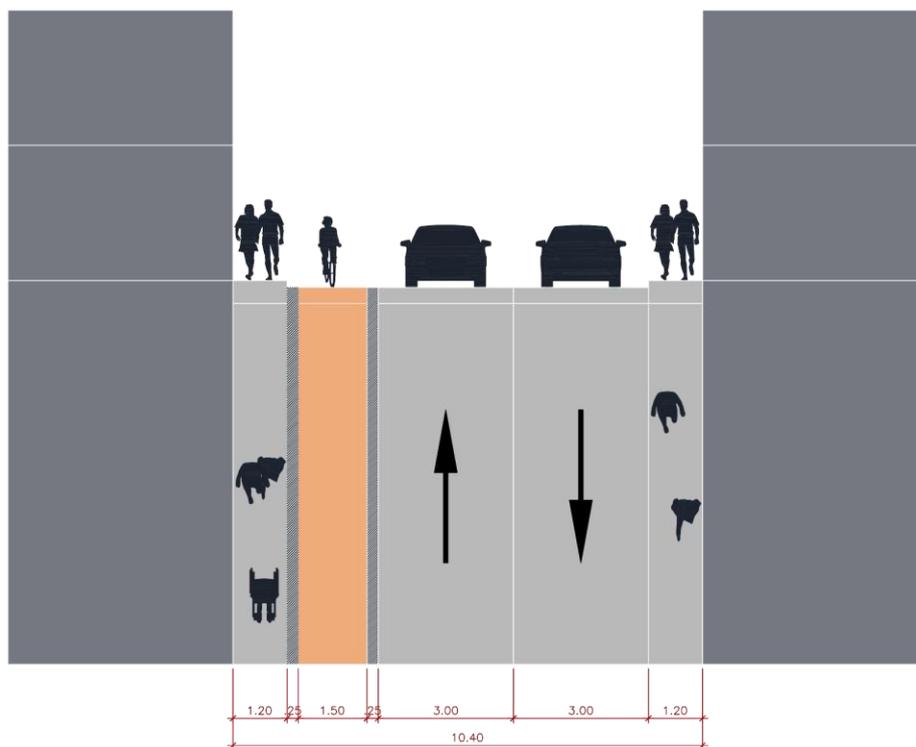


- Tipologia 01
- Tipologia 02
- Tipologia 03

Referência Espacial. Sem escala.
Fonte: Elabora pela equipe/2024.



Situação Atual (SP-131). Fonte: GOOGLE STREET VIEW. Foto/2024.



Corte esquemático da via. Fonte: Elaborado pela Equipe/2024.



2023 © Studio



5.3. ESTUDO DA ÁREA PARA IMPLANTAÇÃO

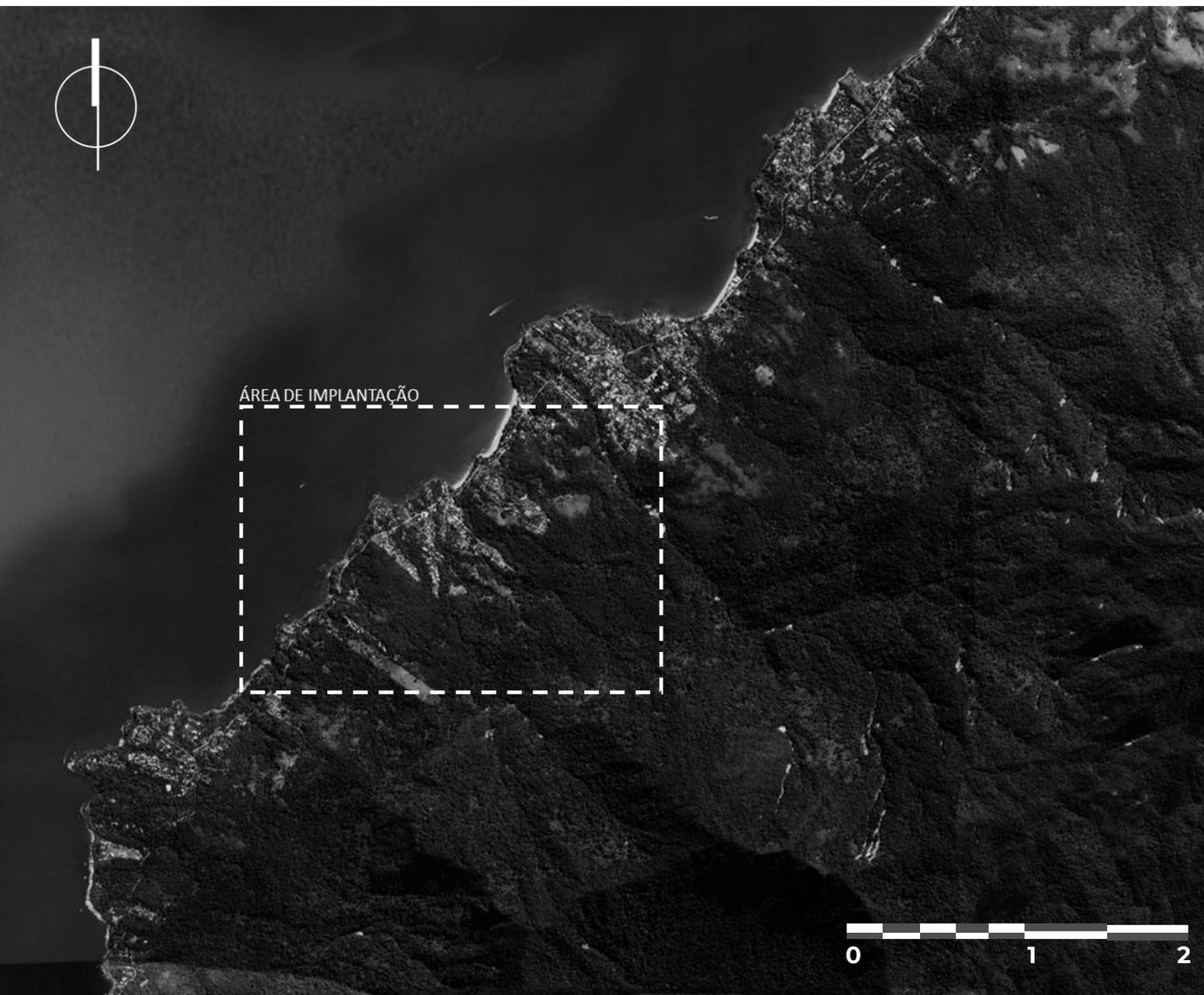
A escolha do lado sul de Ilhabela para a instalação de novos equipamentos foi fundamentada em uma análise criteriosa das necessidades da população local e das condições existentes para potencializar o turismo na região. Este recorte específico foi selecionado para apresentar características que demandam intervenções estratégicas para aprimorar a infraestrutura urbana e promover o desenvolvimento socioeconômico.

Essa decisão reflete a prioridade de atender às demandas da comunidade local, oferecendo melhorias que impactam diretamente a qualidade de vida dos moradores. Além disso, o projeto busca valorizar a cultura caiçara, elemento central da identidade da ilha, preservando e promovendo suas tradições por meio de espaços que facilitam a interação entre visitantes e a comunidade local.

A região ao sul de Ilhabela possui grande potencial turístico, mas enfrenta desafios relacionados à mobilidade e à falta de estruturas adequadas para atender ao aumento do fluxo de visitantes. A instalação de novos equipamentos não só fortalecerá a capacidade da região de receber turistas, como também criará novas oportunidades de negócios, incentivando a economia.

Ao escolher essa área, o objetivo é equilibrar a preservação ambiental com o crescimento organizado, garantindo que as intervenções respeitem o patrimônio natural e cultural de Ilhabela enquanto promovem benefícios concretos para a população.

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO



Fonte: Elaborada pela equipe. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

5.4. IMPLANTAÇÃO GERAL

A decisão de instalar novos equipamentos na região sul de Ilhabela, especificamente no recorte selecionado, foi tomada após uma análise detalhada das necessidades da população local e da infraestrutura necessária para impulsionar o turismo nessa região. Esta intervenção estratégica visa melhorar a infraestrutura urbana, promover a cultura caiçara e fomentar o turismo.

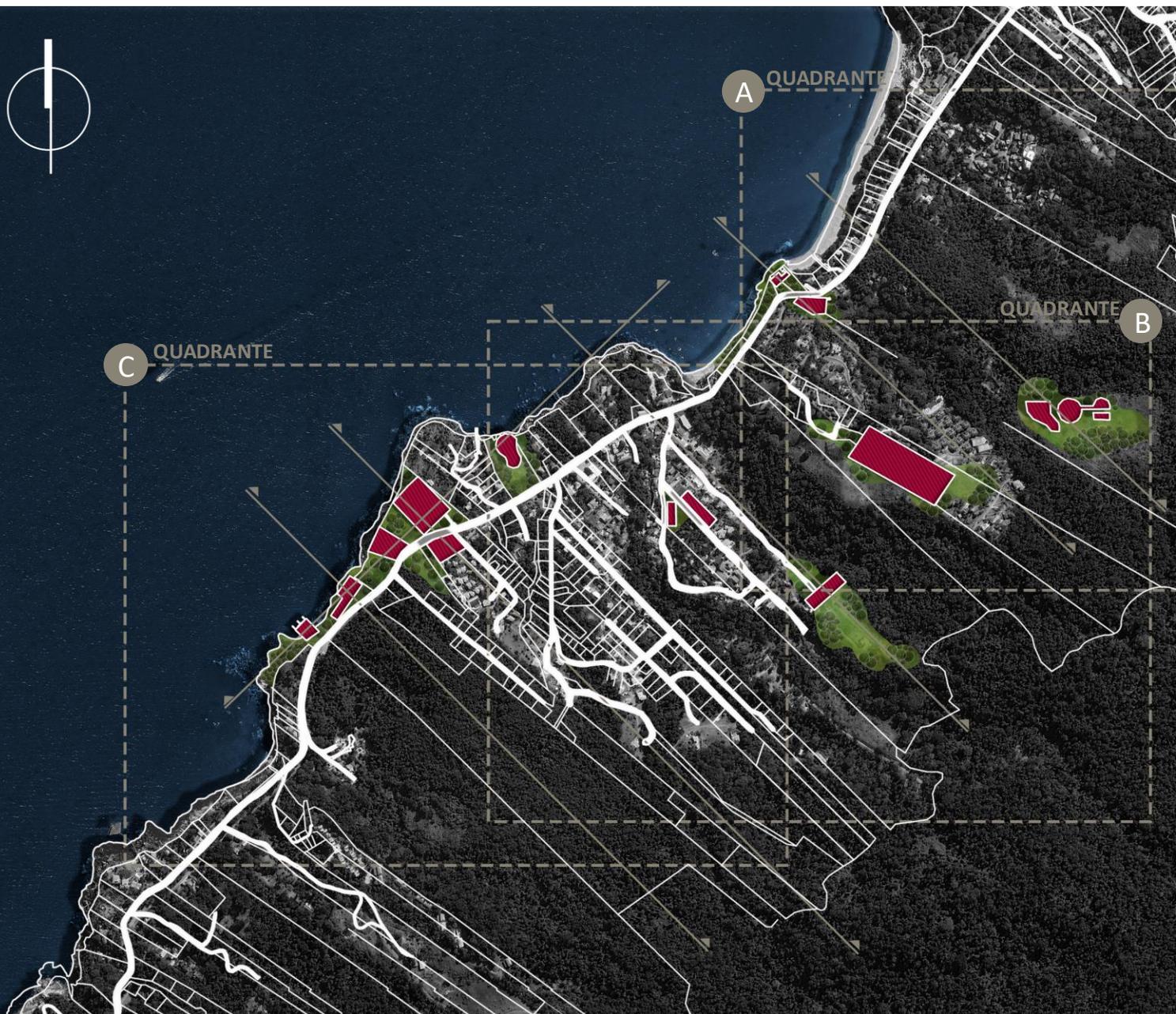
Além disso, a instalação de um novo sistema hidroviário aproveitando um píer já existente visa facilitar o transporte marítimo, essencial tanto para os residentes quanto para os turistas que visitam a ilha, proporcionando um acesso mais rápido e alternativo.

Já os usos propostos são de infraestrutura e lazer, projetados para atender às necessidades da comunidade e promover o desenvolvimento turístico. Entre esses equipamentos estão o Museu da Preservação Caiçara e um Observatório, que servirão para valorizar e preservar a rica cultura e história local, educando tanto residentes quanto visitantes sobre a importância da herança caiçara. O Centro Esportivo e o Centro de Acolhimento

serão construídos para oferecer atividades de lazer e apoio social, contribuindo para o bem-estar da população. Um Instituto de Preservação, junto com novas habitações, um Centro Educacional, praças e um Centro Comercial, atenderão às necessidades básicas e sociais dos moradores, criando um ambiente mais completo e autossuficiente.

Para incentivar o desenvolvimento econômico e o turismo sustentável, serão instalados um Mercado Municipal, um Complexo Gastronômico e um Centro de Saúde. O Mercado Municipal e o Complexo Gastronômico não só oferecerão produtos e serviços de qualidade, mas também atrairão visitantes, ajudando a dinamizar a economia local. O Centro de Saúde garantirá que a população tenha acesso a cuidados médicos de qualidade. Todos esses equipamentos serão instalados em áreas cuidadosamente selecionadas para evitar impactos ambientais negativos.

IMPLANTAÇÃO GERAL



■ Novos Equipamentos - - - - - Quadrantes

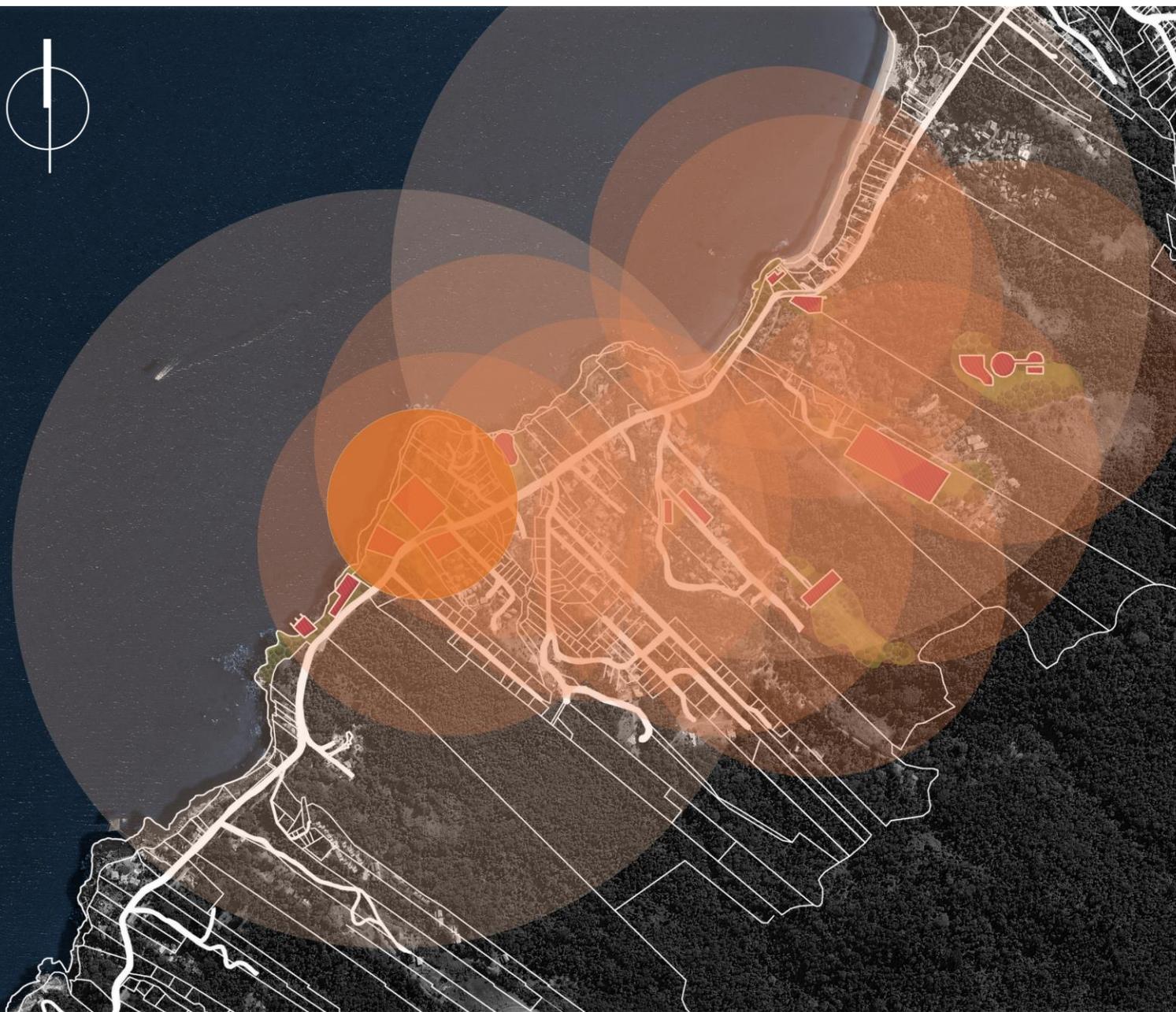
Fonte: Elaborado pela Equipe. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

5.4. IMPLANTAÇÃO GERAL

RAIO DE ABRANGÊNCIA

Os equipamentos urbanos que propomos para a região sul de Ilhabela foram pensados para melhorar a qualidade de vida dos moradores e visitantes, ao mesmo tempo em que buscam atender de maneira eficiente às necessidades de mobilidade, segurança e acessibilidade ao longo da SP-131. O raio de abrangência desses equipamentos foi cuidadosamente definido, levando em consideração a geografia da região, a densidade populacional, o fluxo de turistas e a viabilidade de implementação. A distribuição desses equipamentos será feita de forma estratégica, com foco nas áreas de maior fluxo e nas zonas mais carentes de infraestrutura. O raio de abrangência será, portanto, variável, dependendo das características de cada trecho. Em regiões mais densamente povoadas ou turísticas, como os acessos às praias mais visitadas, a cobertura será mais intensa, a cada 500 metros, facilitando o acesso e proporcionando conforto aos usuários. Já em áreas mais afastadas ou com menor densidade, os equipamentos serão distribuídos de forma mais espaçada.

IMPLANTAÇÃO GERAL



400m 800m 1600m

Fonte: Elaborado pela Equipe. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

UM NOVO OLHAR PARA O TURISMO

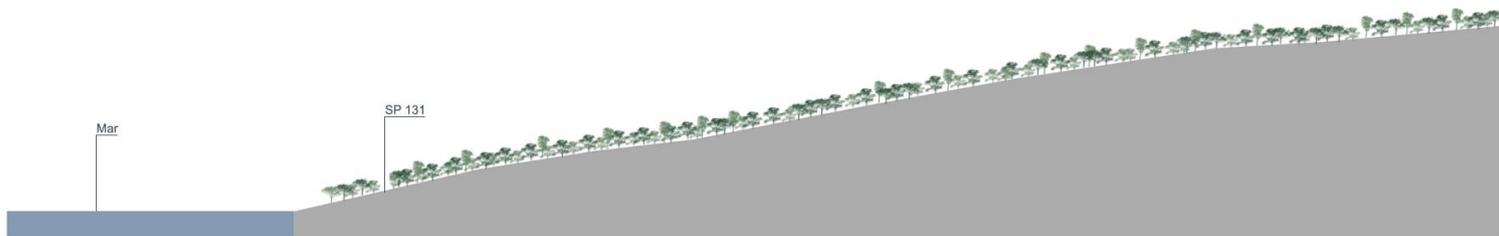
5.4. IMPLANTAÇÃO GERAL

CORTES



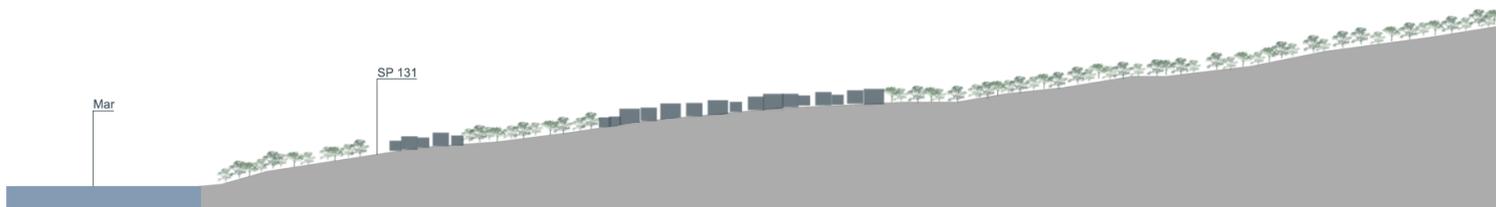
Corte AA'.

Fonte: Elaborado pela Equipe/2024.



Corte BB'.

Fonte: Elaborado pela Equipe/2024.



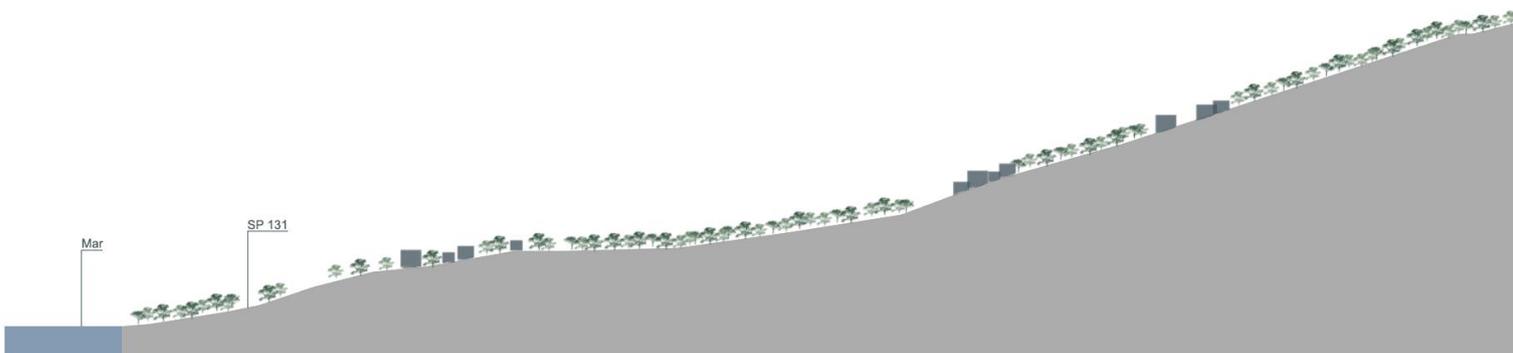
Corte CC'.

Fonte: Elaborado pela Equipe/2024.



Corte DD'.

Fonte: Elaborado pela equipe/2024.



Corte EE'.

Fonte: Elaborado pela equipe/2024.



Corte FF'.

Fonte: Elaborado pela equipe.

5.5. USOS PROPOSTOS

QUADRANTE A

Na área atualmente ocupada, em sua maior parte, por hotéis e pousadas, propõe-se a criação de um Museu de Preservação da História Caiçara , com o objetivo de estimular o turismo local e preservar a riqueza cultural herdada das comunidades caiçaras.

Além disso, o projeto inclui a implementação de um Centro de Acolhimento à Comunidade Caiçara , estrategicamente localizado próximo ao museu, com a finalidade de atender às necessidades sociais, educacionais e econômicas dessas comunidades, promovendo também o bem-estar da população caiçara. Neste mesmo quadrante, destaca-se a presença do Observatório Municipal de Ilhabela , situado no ponto mais alto da região, oferecendo uma atração singular. Há ainda a proposta de um Centro Esportivo Municipal , voltado especialmente para atender às demandas da comunidade local, incentivando a prática esportiva e o lazer.

O Quadrante A mantém uma conexão direta com os Quadrantes B e C por meio do eixo principal viário da região, a SP-131 , cuja extensão na região sul será reformulada como

parte do plano de reestruturação urbana.

Para entender a implantação de um quadrante, é necessário entender todos os outros, por serem a continuidade um do outro.

.

QUADRANTE A



Fonte: Elaborado pela Equipe. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

5.5. USOS PROPOSTOS

QUADRANTE B

Como mencionado anteriormente, a proposta de reestruturação urbana busca estabelecer novos usos e criar uma nova centralidade para a cidade.

Nesse contexto, foram elaborados projetos para reconfigurar toda essa região, incluindo a implantação de um Conjunto Habitacional , com o objetivo de promover o adensamento populacional nessa nova centralidade.

Ao longo do eixo SP-131 , destaca-se o Instituto de Preservação e Pesquisa Marinha . Entre as propostas, também está prevista a construção de uma Escola de Ensino Médio e Técnico , com a finalidade de melhorar as condições de ensino para os jovens da região, atualmente os mais impactados pela falta de áreas institucionais, espaços de apoio e lazer. Por fim, foi proposta uma Unidade Básica de Saúde , considerando a carência de equipamentos de

saúde nessa área e em toda a cidade.

QUADRANTE B



Fonte: Elaborado pela Equipe. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

5.5. USOS PROPOSTOS

QUADRANTE C

Neste quadrante, destaca-se a Praça do Veloso , que promove o uso consciente da paisagem ambiental, além de requalificar a orla, proporcionando novos acessos e melhores conexões.

Mantendo a proposta de criação de uma nova centralidade, será implantada, à margem do eixo da SP-131 , um Centro Comercial . Nessa grande área, também está prevista a construção do Complexo Gastronômico da Culinária Caiçara , com conexão direta à Vila Marinero . Ambas as iniciativas têm como objetivo estratégico o turismo na região . Como parte do projeto de reestruturação urbana, há uma diretriz para incentivo ao transporte hidroviário. Para atingir esse objetivo, está sendo proposto a estação náutica de conexão, que permitirá uma conexão eficiente entre a população e toda a costa litorânea de Ilhabela. Esse projeto será, portanto, um importante instrumento de

integração entre a população e a comunidade caiçara.

QUADRANTE C



Fonte: Elaborado pela Equipe. Imagem: Google Earth/2024. Elaborado pela equipe.

5.5. USOS PROPOSTOS

COMPLEXO GASTRONÔMICO DA CULINÁRIA CAIÇARA

O Complexo Gastronômico de Culinária Caiçara de Ilhabela visa fortalecer o turismo local por meio da valorização da culinária e da cultura alimentar das comunidades caiçaras.

Além de atrair turistas com experiências autênticas, busca conscientizar sobre o valor do patrimônio cultural associado à alimentação caiçara, gerando impacto positivo nas comunidades anfitriãs. Essa iniciativa contribui para preservar a herança cultural, destacar a identidade caiçara e impulsionar o turismo sustentável, conectando visitantes ao território e seus atrativos gastronômicos.

A organização do programa de necessidades foi feito através de uma setorização em 4 setores, sendo ele: públicos, bloco S, bloco B e operacional.

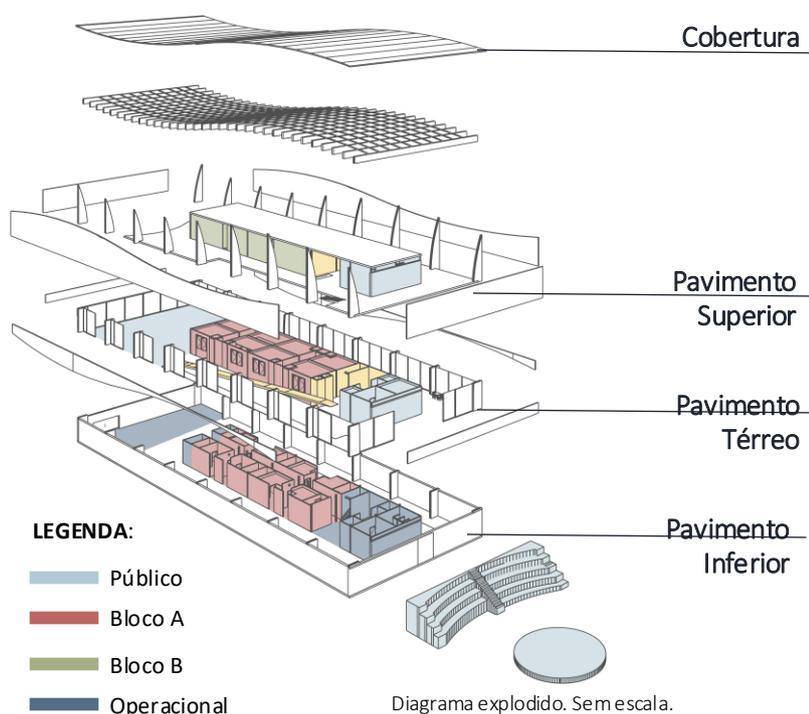
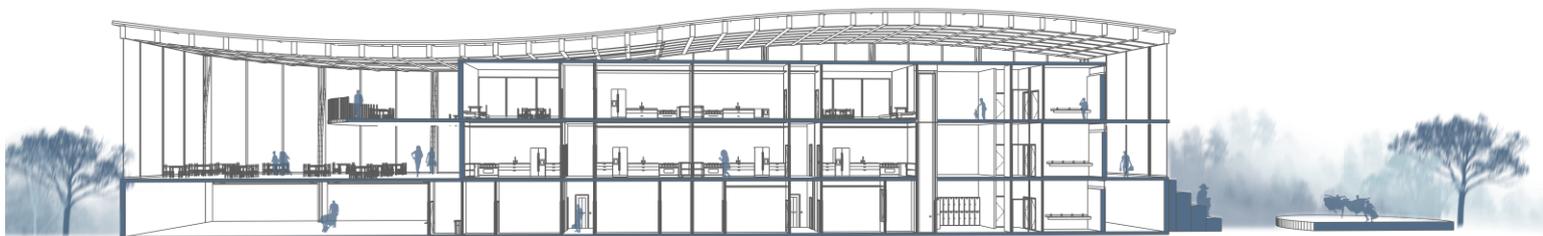


Diagrama explodido. Sem escala.



Corte perspectivado. Sem escala.



Implantação. Sem escala.

IMPLANTAÇÃO

O Complexo Gastronômico da Culinária Caiçara está inserido na região Sul de Ilhabela, às margens da SP-131. Próximo ao complexo está localizada Vila Marinero, estrategicamente posicionado, para criar um eixo gastronômico que reforça a atratividade da região.

Ao lado oposto do terreno, está sendo proposto a Estação Náutica de Conexões, que além de facilitar a conexão entre a população e a costa litorânea de Ilhabela através do transporte hidroviário, também facilita o acesso do público com o complexo. Já o principal acesso por vias terrestres é a SP-131, complementado por uma ciclovia, parte do plano de reestruturação urbana.

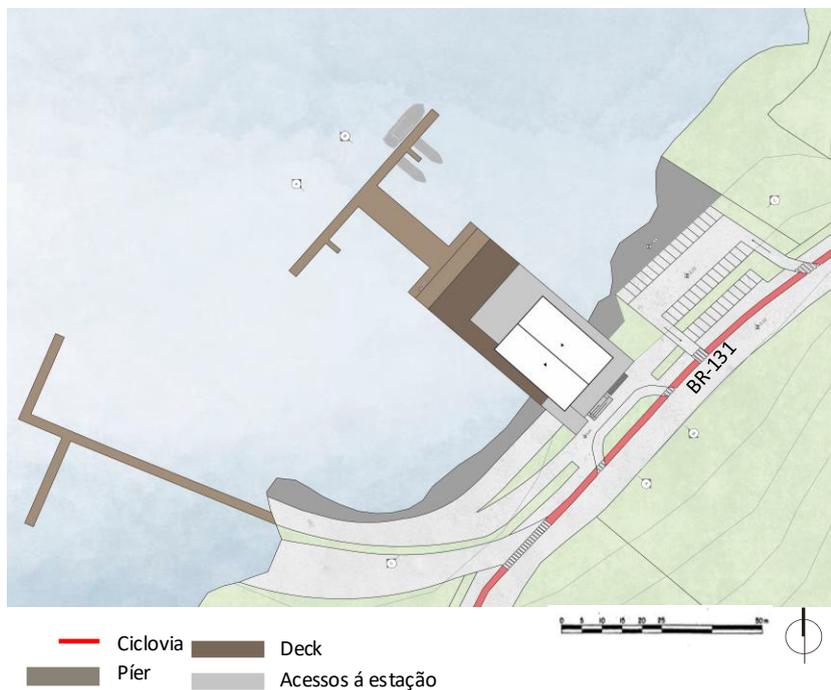
5.5. USOS PROPOSTOS

ESTAÇÃO NAÚTICA DE CONEXÃO

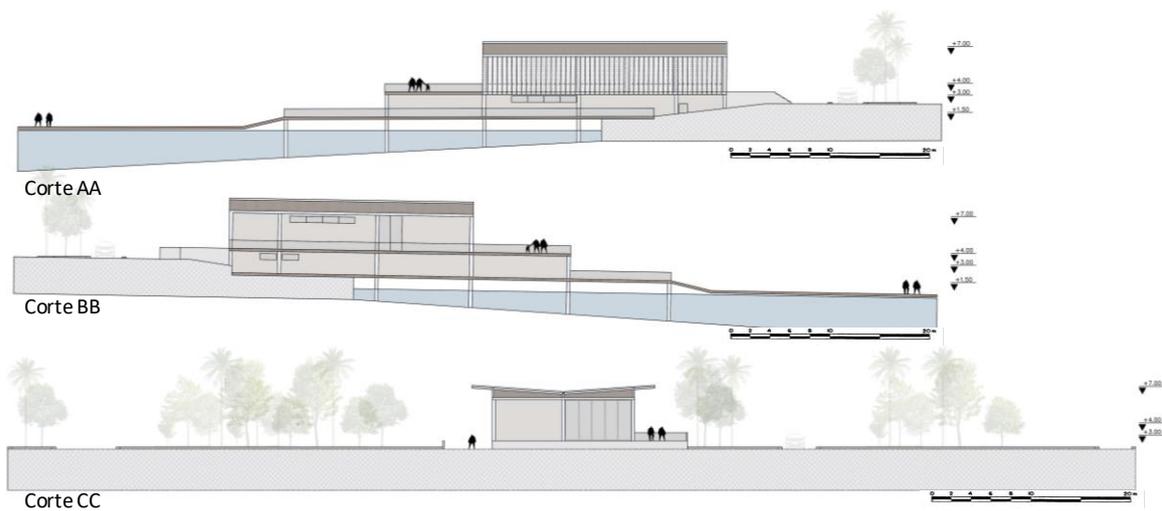
A Estação Náutica está localizada no atual Píer de Cambarau, na região sul de Ilhabela, litoral norte de São Paulo. Essa área se destaca por sua beleza natural, biodiversidade rica e forte vocação turística, fatores que motivaram a escolha do local para a implantação do projeto. A intenção principal é criar um espaço funcional e integrado, capaz de potencializar o turismo e facilitar o deslocamento entre as diferentes regiões da ilha. O projeto busca transformar o Píer de Cambarau em um complexo multifuncional, combinando infraestrutura de transporte e lazer. Ele contará com áreas de atracação para embarcações de pequeno e médio porte, espaços para armazenamento de equipamentos náuticos. Além disso, foram planejadas áreas comerciais e de convivência, incluindo quiosques, lojas, espaços para eventos e uma recepção acolhedora. A proposta foi desenvolvida com foco na sustentabilidade e acessibilidade, respeitando as características ambientais locais.

A principal intenção do projeto é estabelecer uma conexão marítima eficiente entre a região sul de Ilhabela e o restante da ilha. A criação de um sistema de transporte hidroviário regular oferece uma alternativa sustentável ao trânsito terrestre, ajudando a aliviar o fluxo de veículos nas vias urbanas. Essa conexão beneficiará tanto os moradores quanto os turistas, facilitando o acesso às praias mais distantes e estimulando o turismo sustentável. A Estação Náutica surge, assim, como um elemento central para o desenvolvimento econômico e social de Ilhabela, promovendo a cultura local, incentivando o comércio regional e fortalecendo a vocação turística da ilha.

Implantação



Cortes



5.5. USOS PROPOSTOS

CENTRO CULTURAL CAIÇARA



A criação de um Centro Cultural Caiçara em Ilhabela é de grande importância por diversas razões culturais, educacionais, e socioeconômicas:

Preservação da Cultura Caiçara: O centro ajuda a proteger e transmitir tradições, histórias e valores da cultura caiçara, muitas vezes ameaçados pelo avanço do turismo e da urbanização. Esse espaço é fundamental para que as novas gerações possam conhecer suas raízes e se conectar com as práticas, a música, a culinária, o artesanato, e as festividades tradicionais.

Educação e Conscientização: O Centro Cultural Caiçara serve como um ambiente de aprendizado e conscientização, tanto para os moradores quanto para os turistas. Ele oferece exposições, oficinas e palestras que aprofundam o conhecimento sobre a biodiversidade local, as práticas sustentáveis caiçaras e a importância de preservar o ambiente e o modo de vida tradicionais.

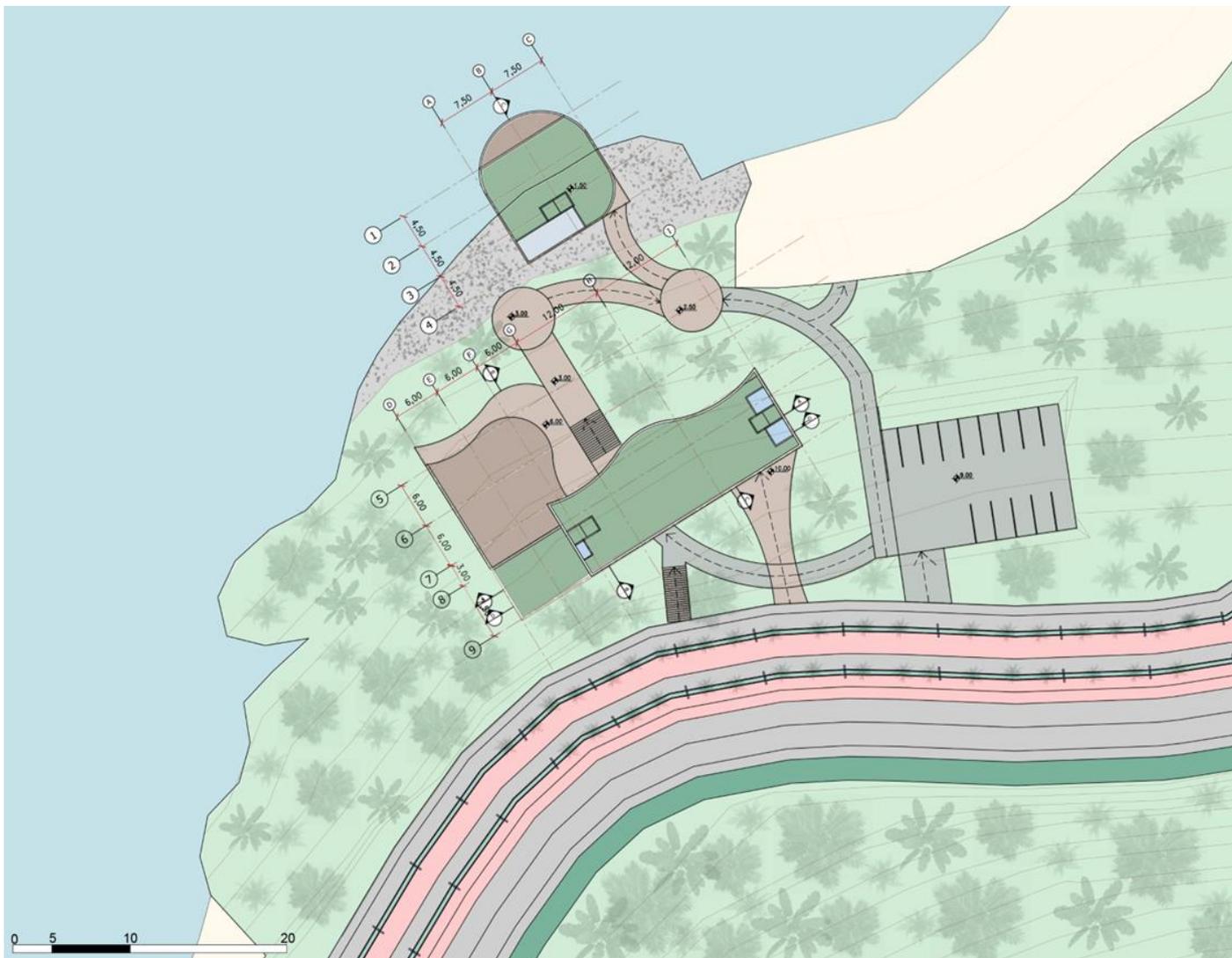
Incentivo ao Turismo Sustentável: O centro cultural focado na cultura caiçara atrai turistas interessados em experiências culturais autênticas, promovendo um turismo mais consciente e menos impactante. Isso não apenas beneficia a economia local, mas também contribui para que o turismo seja aliado da preservação cultural e ambiental. **Fortalecimento da Identidade Local:** Um espaço dedicado à cultura caiçara pode ajudar a comunidade a fortalecer sua identidade, gerando um sentimento de pertencimento e valorização de sua herança cultural. Isso é importante para a autoestima dos moradores e para a continuidade das tradições em um mundo em constante mudança.

Espaço de Expressão e Valorização Artística: O centro também poderia ser um local onde artistas locais (músicos, artesãos, contadores de histórias, entre outros) possam se expressar e compartilhar suas criações com o público, incentivando a valorização das artes e talentos da própria região.

Proteção do Meio Ambiente e dos Saberes Tradicionais: A cultura caiçara é fortemente ligada ao ambiente marinho e à Mata Atlântica. Um centro cultural poderia promover práticas e saberes tradicionais de uso sustentável dos recursos naturais,

criando uma conexão direta entre cultura e preservação ambiental. Em resumo, um Centro Cultural Caiçara em Ilhabela seria um ponto de convergência para celebrar, proteger e perpetuar a cultura e o modo de vida locais, contribuindo para um desenvolvimento mais equilibrado e consciente da região.

IMPLANTAÇÃO



5.5. USOS PROPOSTOS

NÍVEL DA RUA – MUSEU (10,00m)



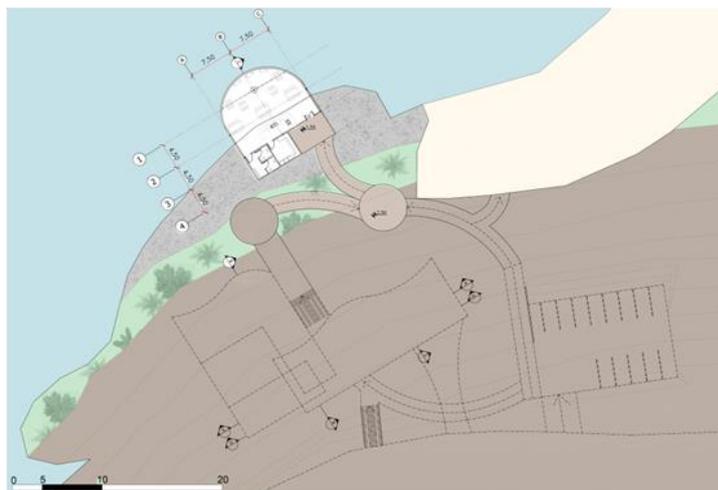
NÍVEL DO AUDITÓRIO (6,00m)



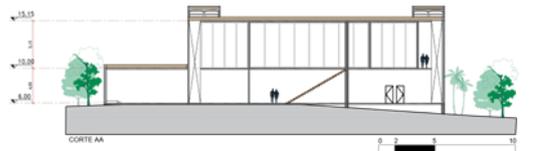
NÍVEL DA OFINA DE ARTESANATO (3,00m)



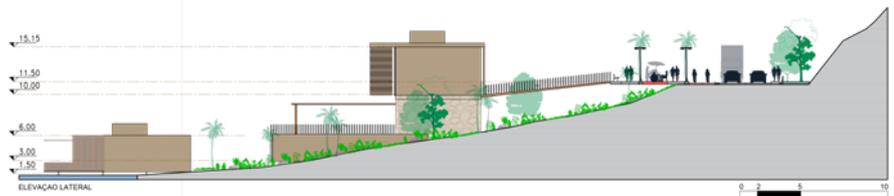
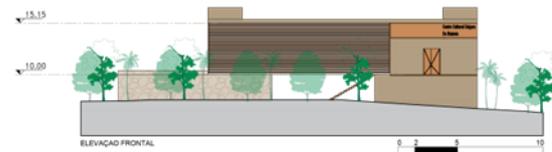
NÍVEL DA PRAIA – RESTAURANTE (1,50m)



CORTES



ELEVAÇÕES



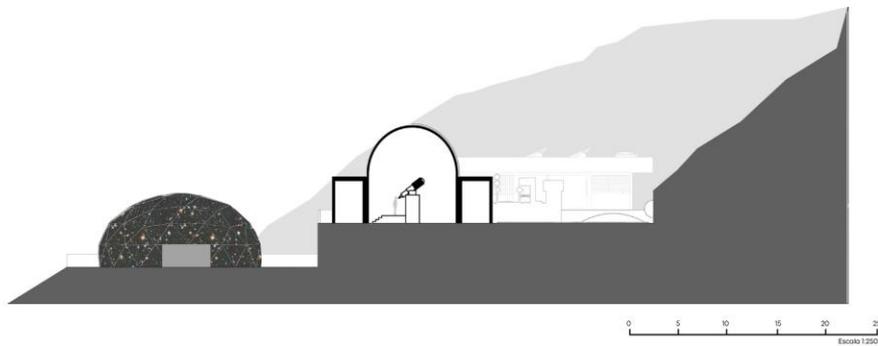
5.5. USOS PROPOSTOS

OBSERVATÓRIO PLANETÁRIO MAR E COSMOS

O projeto do Observatório Planetário tem como proposta ser um centro de ciência, educação e lazer, voltado para a observação e estudo dos corpos celestes, assim como entretenimento e aprendizado. Seu complexo é composto por um pavilhão planetário, observatório, salas de exibição, espaço de leitura e atividades indoor, lanchonete, mirante, playground imersivo e centro de apoio ao visitante.

Será localizado na região sul da ilha, próximo ao píer Cabaraú, impulsionando o turismo e nova centralidade para região. A iniciativa da implantação do observatório é resultado do desejo de aproveitamento do terreno em acive, da baixa poluição luminosa e as condições climáticas favoráveis para a observação do céu noturno. Além de gerar um equipamento de lazer para população fixa e flutuante.





5.5. USOS PROPOSTOS

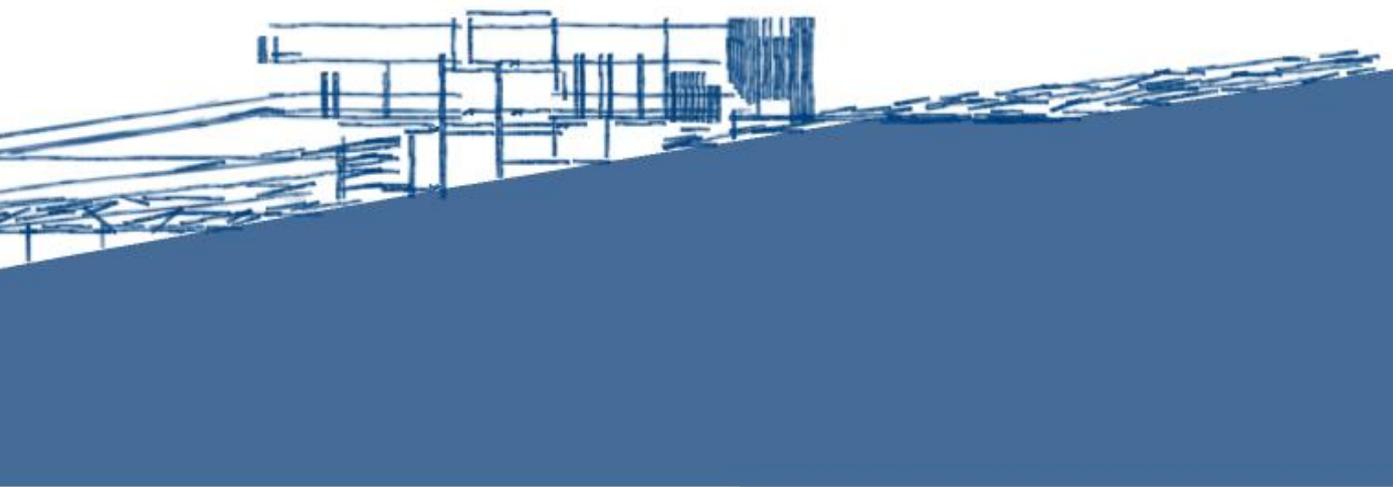
INSTITUTO DE PESQUISA DA FAUNA MARINHA



O **Instituto de Pesquisa Marinha de Ilhabela** é um projeto inovador e multifuncional, dedicado à pesquisa marinha e à conscientização ambiental, situado no Quadrante B, na bela e rica costa de Ilhabela, na região de Veloso ao Sul da ilha. O objetivo foi criar um espaço de excelência para o estudo da fauna marinha local, ao mesmo tempo em que é oferecida uma experiência educativa e envolvente para turistas e visitantes.

Objetivos do Projeto:

- Promover a pesquisa científica sobre a fauna marinha de Ilhabela.
- Facilitar a educação e a conscientização ambiental entre turistas e moradores.
- Integrar sustentabilidade e inovação arquitetônica em um edifício emblemático.



5.5. USOS PROPOSTOS

Vila Marinero

A vila é um sofisticado e descontraído complexo de bares situado à beira-mar em Ilhabela. Com uma série de bares temáticos independentes, cada um oferecendo uma experiência distinta, a vila seria um destino perfeito para turistas quem buscam diversão e relaxamento.

Apreciando a brisa suave do mar enquanto desfruta de coquetéis artesanais, pratos deliciosos e entretenimento ao vivo em um cenário deslumbrante. Com áreas ao ar livre, pistas de dança, e espaços VIP exclusivos.

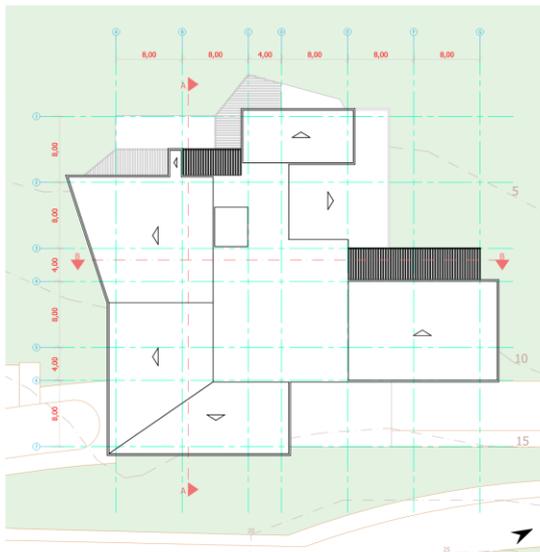
Seja para uma noite animada com amigos, um jantar romântico com vista para o mar, ou simplesmente para relaxar e apreciar a beleza natural de Ilhabela, a vila oferece a combinação perfeita de elegância e descontração.



5.5. USOS PROPOSTOS

Vila Marinero

PLANTA DE COBERTURA



PAVIMENTO SUPERIOR



PAVIMENTO INTERMEDIÁRIO



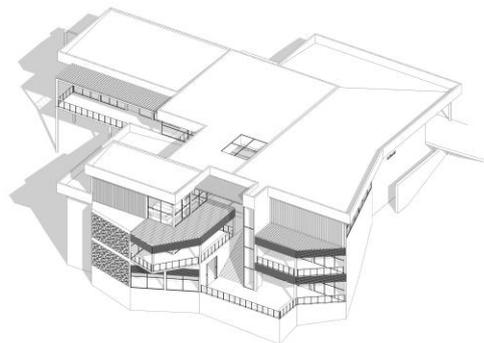
PAVIMENTO INFERIOR



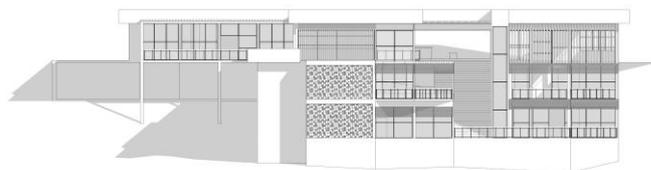
5.5. USOS PROPOSTOS

Vila Marinero

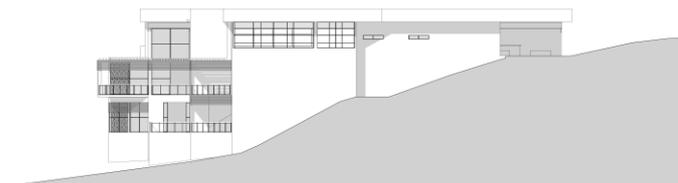
PERSPECTIVA ISOMETRICA



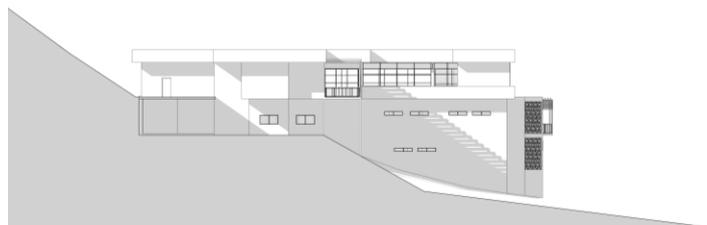
ELEVAÇÃO FRONTAL



ELEVAÇÃO LATERAL



ELEVAÇÃO LATERAL





REFÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA

DATAGEO. Datageo: Sistema Ambiental Paulista.
Disponível em: datageo.ambiente.sp.gov.br.
Acesso em: 20 de fevereiro de 2024.

PETROBRÁS. FPSO Cidade de Ilhabela.
Disponível em:
comunicabaciadesantos.petrobras.com.br/fpsocidade-de-ilhabela. Acesso em: 01 de março de 2024.

PRÉ-SAL CRIA NOVO MAPA DOS ROYALTIES. O GLOBO, 2017. DISPONÍVEL EM: <OGLOBO.GLOBO.COM/ECONOMIA/PRE-SAL-CRIA-NOVO-MAPA-DOS-ROYALTIES-21832755>
ACESSO EM: 01 DE MARÇO DE 2024.

SEADE. SEADE: CENSO 2022. Disponível em: <censo2022.seade.gov.br/>. Acesso em: 24 de março de 2024.
GEOSEADE. Disponível em: <portalgeo.seade.gov.br/i3geo/interface/osm.php>. Acesso em 24 de março de 2024.

NOVA IMPRENSA. Nova Imprensa: Ilhabela registra 40 edificações como patrimônio histórico arquitetônico. Disponível em: <novaimprensa.com/2021/04/ilhabela-edificacoes-historicas.html>. Acesso em: 23 de março de 2024.

ARQUIPELOGO ILHABELA. Portal

Arquipélago Ilhabela: A Colonização de Ilhabela. Disponível em:

<arquipelagoilhabela.com.br/a-colonizacao-de-ilhabela/>. Acesso em: 24 de março de 2024.

ILHABELA. Ilhabela: A história. Disponível em:

<<https://www.ilhabela.com.br/historia/>>. Acesso em 24 de março de 2024.

ARQUIPELOGO ILHABELA. Portal

Arquipélago Ilhabela: Nativos e Invasores. Disponível

em:<arquipelagoilhabela.com.br/nativos-e-invasores/#:~:text=Os%20Tupinamb%C3%A1%2C%20chamados%20pelos%20rivais,Mar%2C%20acessando%20o%20mar%20ocasionalmente.>>. Acesso em: 4 de março de 2024.

LEGISLAÇÃO. Prefeitura de Ilhabela.

Disponível em:

<cespro.com.br/visualizarLegislacao.php?cdMunicipio=8969>. Acesso em: 26 de março de 2024.

TURISMO ILHABELA. Turismo Ilhabela.

Disponível em:

<<https://turismoilhabela.com/informacoes-uteis/>>. Acesso em: 26 de março de 2024.