Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Área de Concentração Paisagem e Ambiente

Cidade e Natureza

Mercado imobiliário, turismo e desenvolvimento urbano em Ilhabela

Christian Deni Rocha e Silva

São Paulo
2009

Livros Grátis

http://www.livrosgratis.com.br

Milhares de livros grátis para download.

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Área de Concentração Paisagem e Ambiente

Cidade e Natureza

Mercado imobiliário, turismo e desenvolvimento urbano em Ilhabela

Christian Deni Rocha e Silva

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

São Paulo
2009

À Tamara

À Sonia, minha mãe

À memória de meu avô Francisco,

que fez parte da história de Ilhabela.

Agradecimentos

Em especial à Tamara, pelo amor e pela paciência com que me acompanhou no período em que realizei este trabalho.

À minha mãe, Sonia, cujo amor e apoio incondicionais foram fundamentais não apenas para o andamento desta pesquisa, mas também para as decisões e reflexões que a antecederam. A meu pai, Edilson, pelo estímulo constante e pelo interesse em meu trabalho.

A meu orientador, Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves, pelo acompanhamento valioso de meu trabalho e pelo interesse e atenção com que me conduziu.

Ao CNPq, pela concessão da bolsa, de capital importância para a realização deste trabalho.

Aos professores das disciplinas que cursei ao longo do curso de pós-graduação, por enriquecerem as idéias e o vocabulário que ora se apresentam neste trabalho.

A meus amigos Erika Alves e Paulo Prestes, por compartilharem comigo suas impressões sobre Ilhabela em inúmeras conversas ricas e inspiradoras.

Às pessoas que entrevistei para esta pesquisa, em especial a Nivaldo Simões, jornalista que sempre me apoiou e sempre compartilhou comigo seu vasto conhecimento sobre o arquipélago de Ilhabela.

Ao amigo e arquiteto Wilson Duarte, pela generosidade com que me ofereceu conselhos valiosos sobre Ilhabela, arquitetura e mercado imobiliário.

Aos funcionários da Prefeitura Municipal de Ilhabela e dos empreendimentos visitados, pela gentileza no compartilhamento de informações e no acesso a dados fundamentais para este trabalho.

Resumo

Este trabalho discute a evolução urbana de Ilhabela e seus desdobramentos sobre a paisagem e o meio ambiente. Nas últimas quatro décadas o crescimento econômico e populacional trouxe importantes transformações para as cidades turísticas do litoral brasileiro, em especial para Ilhabela, cidade-arquipélago situada no Litoral Norte do Estado de São Paulo. Estas transformações são analisadas ao longo deste trabalho, bem como a importância do turismo e do mercado imobiliário nesse processo. Este trabalho também analisa alguns empreendimentos imobiliários de Ilhabela como forma de compreender as articulações entre o mercado imobiliário, o turismo e as políticas públicas para o meio ambiente e o desenvolvimento urbano.

Palavras-chave: Ilhabela, litoral norte paulista, urbanização do litoral, paisagem litorânea, mercado imobiliário, turismo

Abstract

This research is about the urban evolution of Ilhabela and its unfoldings on landscape and environment. In the last four decades economic and populational growth brought important changings to touristic cities in the Brazilian coast, especially to Ilhabela, island-city in the north coast of São Paulo State. These changings are analyzed in this research, as well as the influence of the tourism and the real estate market on this process. This research also analyzes some real estate ventures in Ilhabela as a way to understand the articulations between real estate market, tourism and public policies for environment and urban development.

Keywords: Ilhabela, north coast of São Paulo, coastal urbanization, coastal landscape, real estate market, tourism.

Sumário

Introdução.....11

Parte 1 — O município de Ilhabela: aspectos urbanos, ambientais e sociais

1.1 Caracterização geral.....14
1.2 Aspectos físicos e urbanos.....16
1.2.1 Arquitetura e paisagem urbana.....23
1.3 Aspectos sociais e econômicos.....27
1.4 Aspectos ambientais.....29

Parte 2 — Natureza e cidade

2.1. A paisagem como objeto.....33
2.1.1 A paisagem nas propagandas imobiliárias.....34
- A cidade como cenário.....36
- A cidade inexistente.....39
- Vocabulário.....43
- Paisagem e anti-urbanismo.....46
2.2. A paisagem como sistema.....51
2.2.1 Mercado imobiliário e turismo.....56
2.2.2 Litoral, questões fundiárias e ambientais.....59

Parte 3 — O arquipélago e o município

3.1 Evolução e condicionantes urbanas.....65
3.2 Turismo e mercado imobiliário.....78
3.2.1 Condomínio Palmares.....88
3.2.2 Condomínio Ponta da Figueira.....93
3.2.3 Condomínio São Mathias.....99
3.2.4 Condomínio Sobreomar.....105

3.2.5 Análise comparativa.....111
3.3 Plano Diretor e poder público.....125
3.4 Sociedade.....135

Considerações finais.....141
Referências.....144
Créditos das ilustrações.....147

Lista de figuras

1.1 — Ilhabela e seu principais referenciais geográficos —— p.16
1.2 — Arquipélago de Ilhabela —— p.17
1.3 — Vista aérea parcial de Ilhabela com os principais bairros e referenciais —— p.18
1.4 — Zonas e bairros de Ilhabela —— p.20
1.5 — Arquipélago de Ilhabela e o Parque Estadual —— p.22
1.6 — Casa no Condomínio Ponta da Figueira —— p.24
1.7 — Fazenda do Engenho d'Água —— p.25
1.8 — Evolução populacional de Ilhabela —— p.28
2.1 — Lindenberg Leopoldo —— p.36
2.2 — Residencial Tutoia —— p.37
2.3 — "Praça infantil", Grand Parc Vila Nova —— p.38
2.4 — Área de lazer, Páteo Pompéia —— p.38
2.5 — "Praça Privativa", Condomínio Praça Villa-Lobos —— p.39
2.6 — Condomínio horizontal Maison du Parc —— p.40
2.7 — Residencial ACL —— p.40
2.8 — Imagem de divulgação do empreendimento Acquaville —— p.41
2.9 — Imagem de divulgação do empreendimento Porto Praia Brava —— p.41
2.10 — Imagem de divulgação do empreendimento Porto Praia Brava —— p.42
2.11 — Imagem de divulgação do condomínio Yacamin —— p.43
2.12 — Obras do condomínio Yacamin —— p.43
2.13 — Anúncio publicitário do Condomínio Natura —— p.44
2.14 — Anúncio publicitário do Golf Village —— p.45
2.15 — Matéria publicada na Folha de S. Paulo —— p.46
2.16 — Parque Cidade Jardim —— p.47
3.1 — Evolução urbana e principais linhas de crescimento de Ilhabela —— p.71
3.2 — Vista parcial do Morro dos Mineiros —— p.74
3.3 — Residência no Condomínio Sobreomar —— p.84
3.4 — Localização dos empreendimentos visitados —— p.87
3.5 — Condomínio Palmares, situação —— p.88
3.6 — Praia do Itaquanduba —— p.89
3.7 — Imagem de satélite do Condomínio Palmares —— p.90
3.8 — Condomínio Palmares: diagrama de ocupação —— p.90
3.9 — Casa no Condomínio Palmares —— p.91
3.10 — Área verde do Condomínio Palmares —— p.91
3.11 e 3.12 — Ruas do Condomínio Palmares —— p.92

3.13 e 3.14 — Casas do Condomínio Palmares —— p.92
3.15 — Condomínio Ponta da Figueira, situação —— p.93
3.16 — Vista do Canal de São Sebastião a partir do Condomínio Ponta da Figueira —— p.94
3.17 — Planta geral do Condomínio Ponta da Figueira —— p.95
3.18 — Diagrama de ocupação do Condomínio Ponta da Figueira —— p.95
3.19 — Casa no Condomínio Ponta da Figueira —— p.96
3.20, 3.21 e 3.22 — Ruas do Condomínio Ponta da Figueira —— p.96
3.23 e 3.24 — A SP 131 e o acesso principal ao Condomínio Ponta da Figueira —— p.97
3.25 — Vista da costa oeste de Ilhabela a partir do Condomínio Ponta da Figueira —— p.97
3.26, 3.27 e 3.28 — Casas do Condomínio Ponta da Figueira —— p.98
3.29 — Condomínio São Mathias, situação —— p.99
3.30 — Ruas do Condomínio São Mathias —— p.100
3.31 — Imagem de satélite do Condomínio São Mathias —— p.101
3.32 — Diagrama de ocupação do Condomínio São Mathias —— p.101
3.33, 3.34 e 3.35 — Córrego no Condomínio São Mathias —— p.102
3.36, 3.37 e 3.38 — Acesso principal ao Condomínio São Mathias —— p.103
3.39 — Casa no Condomínio São Mathias —— p.104
3.40 — Condomínio Sobreomar, situação —— p.105
3.41 — Vista panorâmica do Canal de São Sebastião —— p.106
3.42 — Vista geral do Condomínio Sobreomar —— p.106
3.43 — Imagem de satélite do Condomínio Sobreomar —— p.107
3.44 — Diagrama de ocupação do Condomínio Sobreomar —— p.107
3.45 e 3.46 — Ruas e casas do Condomínio Sobreomar —— p.108
3.47 — Vista parcial do condomínio Condomínio Sobreomar —— p.109
3.48 — Casas do Condomínio Sobreomar —— p.109
3.49 e 3.50 — Formas contrastantes de lidar com a topografia —— p.110
3.51 — Controle de acesso no Condomínio Palmares —— p.118
3.52 — Controle de acesso no Condomínio São Mathias —— p.118
3.53 — Controle de acesso no Condomínio Ponta da Figueira —— p.118
3.54 — Imagem de divulgação do condomínio Yacamin —— p.121
3.55 — Implantação geral do condomínio Yacamin —— p.122
3.56 — Obras do condomínio Yacamin —— p.123
3.57 — Obras do condomínio Yacamin —— p.124
3.58 — Zoneamento ecológico e econômico do município de Ilhabela —— p.131
3.59 — Análise comparativa de zoneamento —— p.132
3.59 — Pesquisa de opinião —— p.139

Introdução

No fim da década de 1950 o município-arquipélago de Ilhabela integrou-se ao restante do Litoral Norte do Estado de São Paulo com a instalação do serviço de travessia marítima. O acesso à cidade, antes realizado em canoas caiçaras, passou a ser realizado com balsas, o que permitiu a entrada de veículos, inclusive pequenos caminhões. Essa pequena mudança na rotina da cidade foi reflexo de transformações nacionais e regionais mais amplas. Ao mesmo tempo, a acessibilidade a Ilhabela foi o primeiro estágio de uma série de grandes transformações que se estendem até os dias de hoje.

Com o acesso à cidade vieram o turismo e a construção civil, que logo se tornaram as principais atividades econômicas de Ilhabela. Esta mudança ajuda a explicar fenômenos como a migração, o veranismo, o crescimento populacional e a ocupação desordenada, a especulação imobiliária, entre vários outros que fizeram parte da constituição de Ilhabela nas últimas quatro décadas e que decorrem daquelas duas atividades.

No final da década de 1970, a criação do Parque Estadual de Ilhabela foi o reconhecimento do valor ambiental e paisagístico do arquipélago. Paradoxalmente, esse reconhecimento impulsionou as duas atividades de maior impacto sobre o meio ambiente — turismo e mercado imobiliário.

A necessidade de preservar as condições ambientais e paisagísticas originais de Ilhabela — que permitiram o florescimento daquelas duas atividades — trouxe questões que até hoje não encontraram respostas adequadas. A continuidade dos modelos adotados atualmente pelo turismo e pelo mercado imobiliário representará o esgotamento dos recursos naturais e causará alterações drásticas na paisagem de Ilhabela, o que poderá inclusive inviabilizar essas duas atividades — tal é o dilema que ora se coloca.

Este trabalho discute a formação de Ilhabela a partir do advento do turismo e do mercado imobiliário e a forma como estas atividades alteram a paisagem do arquipélago e são influenciadas por ela. Além disso, este trabalho também discute o surgimento dessas atividades e a articulação entre elas e a paisagem.

O que motivou este trabalho desde seu início foi a idéia de que os problemas que ora se apresentam na cidade estão relacionados com a forma como os protagonistas da formação urbana de Ilhabela compreendem este lugar. Neste sentido, cada atividade desenvolvida no arquipélago é movida por razões particulares e representa também uma postura particular diante das questões ambientais e paisagísticas que determinam a morfologia da cidade e a qualidade do espaço para seus habitantes. Assim, outro objetivo desta pesquisa foi observar essas razões e posturas e analisá-las à luz das características ambientais e paisagísticas de Ilhabela.

Este trabalho está dividido em três partes. A primeira apresenta o arquipélago e o município de Ilhabela, focalizando sua história urbana recente e os aspectos paisagísticos e ambientais das transformações pelas quais a cidade passou nesse período.

A segunda parte apresenta como cerne as diversas formas e conceitos que o turismo e o mercado imobiliário adotam para apreender e alterar a paisagem. Entre os temas abordados nesta parte estão a evolução recente do mercado imobiliário, sobretudo nas cidades turísticas costeiras; os anúncios publicitários e as estratégias de marketing adotadas para a comercialização de empreendimentos imobiliários; e, finalmente, o entendimento que o turismo e o mercado imobiliário possuem das questões ambientais, paisagísticas e fundiárias diretamente relacionadas àquelas cidades.

A terceira parte discute a evolução urbana de Ilhabela e os principais fatores que condicionaram esta evolução; a atitude do mercado imobiliário e do turismo neste processo; o impacto ambiental e paisagístico de alguns empreendimentos realizados em Ilhabela; o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Ilhabela (PDDI); e a postura do poder público e da sociedade civil diante dos problemas urbanos do arquipélago.

Esta parte da pesquisa divide-se conceitualmente em três partes: iniciativa privada, poder público e sociedade — discutidas respectivamente nos capítulos 3.2, 3.3 e 3.4. O capítulo 3.2, ao tratar do mercado imobiliário, do turismo e dos empreendimentos, busca discutir o papel da iniciativa privada nas transformações ambientais e paisagísticas de Ilhabela. O capítulo 3.3 discute o papel do poder público municipal naquelas transformações. Por fim, o capítulo 3.4 avalia o entendimento que a sociedade — profissionais do setor imobiliário, formadores de opinião, imprensa e organizações não-governamentais — tem sobre essas transformações.

Parte 1

O município de Ilhabela: aspectos urbanos, ambientais e sociais

1.1 Caracterização geral

1.2 Aspectos físicos e urbanos

1.2.1 Arquitetura e paisagem urbana

1.3 Aspectos sociais e econômicos

1.4 Aspectos ambientais

1.1 Caracterização geral

A história recente de Ilhabela e sua condição atual podem ser compreendidas através das relações entre homem e natureza. Suas características geográficas implicam o desligamento em relação aos principais centros urbanos e dificuldades em estabelecer referências — que inicialmente são físicas — e desenvolver e estabelecer as atividades humanas. Parte dessas dificuldades está expressa até hoje nas comunidades caiçaras isoladas, como se verá adiante; outra parte pode ser percebida na forma como a cidade cresceu e cresce até hoje, ora mesclando-se com a topografia acidentada e os recursos naturais abundantes, ora modificando e colocando em risco estes recursos — o que faz com que Ilhabela seja um território de contrastes e ambigüidades.

A origem da maior parte das ambigüidades ilhabelenses remonta ao período do Brasil Colônia. Ilhabela já teve produções expressivas de café e cana-de-açúcar e uma população — embora sempre pequena — historicamente dividida entre a necessidade de estabelecer relações com o continente e as imposições e qualidades do sítio (SIMÕES, 2005). A partir da década de 1960 o acesso à região foi facilitado e o turismo eclodiu, tornando-se a atividade econômica mais importante no litoral norte paulista (SCIFONI, 2006). O turismo trouxe migrantes e com eles o crescimento urbano intenso. Alterações físicas e sociais importantes puderam ser sentidas na cidade, bem como a ampliação e a diversificação das atividades econômicas, que a partir daí não se limitariam apenas ao turismo, embora sempre estivessem ligadas a ele.

Ilhabela não tem sido exceção a um fenômeno cada vez mais comum, não apenas no Brasil, mas em todo o mundo: o turismo litorâneo como propulsor e transformador do crescimento urbano. Essa relação acontece principalmente a partir do fenômeno das residências de veraneio. O advento das residências de veraneio levou a importantes transformações urbanas que tiveram grandes impactos sociais e ambientais em todo o litoral brasileiro. Quase sempre esse processo ocorreu sem ações efetivas do poder público que permitissem atenuar esses impactos.

Percebem-se hoje em Ilhabela as marcas desse processo — turismo, migração, construção civil — bem como da interação entre elas. A dinâmica urbana e social de Ilhabela pode ser resumida da seguinte forma:

— O turismo gera prosperidade econômica, que estimula o mercado imobiliário e atrai migrantes, visto que a população local é insuficiente para atender as novas demandas.

— O mercado imobiliário absorve parte da mão-de-obra proveniente da migração, utilizando-a na construção civil. Outra parte é utilizada em serviços diretamente ligados ao turismo (bares e restaurantes, hotelaria e manutenção de casas de veraneio).

— O aumento da população, acentuado com a migração, leva ao crescimento desordenado da cidade e sobrecarrega a infra-estrutura urbana, o que gera problemas de diversos tipos, como poluição ambiental e criminalidade, com grandes danos ao patrimônio natural e social do município.

— Os problemas decorrentes do aumento da população e do crescimento desordenado interferem no turismo, já que hoje as condições que lhe deram origem não são as mesmas da época em que esta atividade tornou-se economicamente significativa para o município. Conseqüentemente, o escasseamento de áreas para construção civil intensifica a especulação imobiliária, a pressão sobre áreas de preservação e a ocupação desordenada, o que exige mais atenção e recursos do poder público.

Como se pode notar trata-se de um círculo vicioso. Seu principal sustentáculo são os recursos naturais de Ilhabela, visto que os esforços para transformação e utilização desses recursos têm sido menores do que os esforços para preservação e recuperação deles. A tendência, já observada em muitos bairros, é o esgotamento desses recursos, a degradação dos espaços e os fenômenos de segregação urbana e periferização (SILVA, 2007), como observados em várias outras cidades.

1.2 Aspectos físicos e urbanos

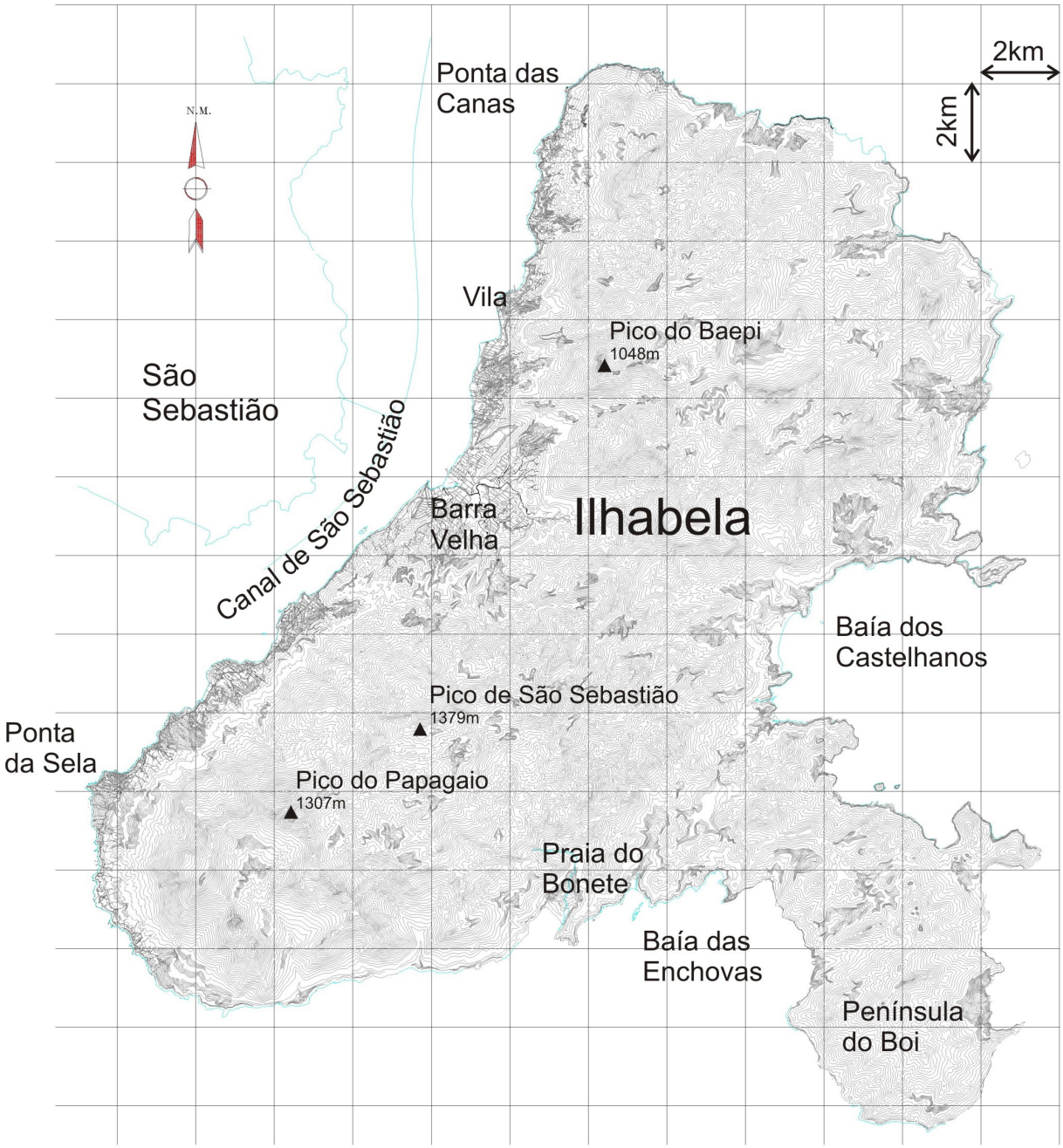


Fig. 1.1 — Ilhabela e seu principais referenciais geográficos.

Ilhabela é o maior município-arquipélago do litoral brasileiro. Situa-se na micro-região do litoral norte do estado de São Paulo. As ilhas que compõem o arquipélago de Ilhabela somam 348,3 km² são: de São Sebastião, de Búzios e da Vitória, que são as três maiores; seguidas dos ilhotes da Serraria, da Sumítica, das Cabras, dos Castelhanos, da Lagoa, das Galhetas, do Codó, da Figueira e da Prainha. Possui 134 km de costa com 42 praias, divididos em 120 km de costões de pedra e 14 km de praias. A maior parte da

população vive na Ilha de São Sebastião, onde efetivamente se situa a mancha urbana de Ilhabela.[1]

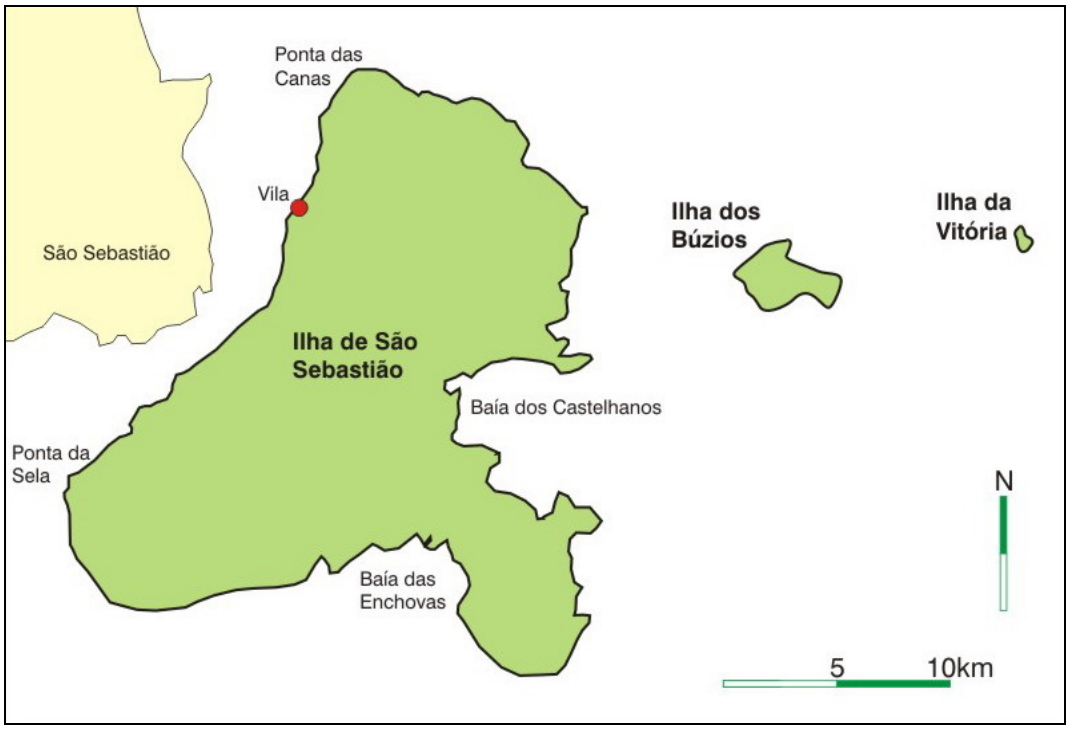


Fig. 1.2 — As três ilhas que compõem o arquipélago de Ilhabela.

Ilhabela está separada do continente pelo Canal do Toque-Toque, também conhecido como Canal de São Sebastião. A distância média do continente é de quatro quilômetros, chegando a aproximadamente três quilômetros na linha onde é feita a travessia marítima e onde se situa o único acesso para veículos. As águas profundas do canal permitem boa navegabilidade, inclusive para embarcações de grande porte.

[1] Doravante o uso do nome "Ilhabela" referir-se-á sempre e especificamente à Ilha de São Sebastião e à mancha urbana nela situada. Referências às demais ilhas e ilhotes do arquipélago adotarão os respectivos nomes. Referências ao conjunto das ilhas e a todo o território de Ilhabela serão feitas usando o termo "arquipélago".

Fig. 1.3 — Vista aérea parcial de Ilhabela com os principais bairros e referenciais. A região central de Ilhabela estende-se entre a Barra Velha e o Saco do Indaiá.

De topografia acidentada, a Ilha de São Sebastião é formada pelo Maciço de São Sebastião, pelo Maciço da Serraria e pela Ponta do Boi. Os pontos culminantes da Ilha de São Sebastião são o Pico de São Sebastião (1379m), o Pico do Papagaio (1307m) e o Morro da Serraria (1285m). Destaca-se também o Pico do Baepi (1048m), que, embora não seja o mais alto de Ilhabela, é um dos mais visíveis e de aspecto mais marcante na paisagem do município. Entre as características de Ilhabela, a topografia acidentada é uma das mais importantes na preservação de seus recursos naturais.[2]

Como em quase todo o Litoral Norte de São Paulo, as escarpas da serra aproximam-se da costa, deixando pequenas planícies para ocupação humana. Por conta disso, Ilhabela possui diversos "sacos" — pequenas baías ao redor das quais os primeiros habitantes se instalaram e desenvolveram a pesca e outras atividades tradicionais. É possível observar que nestas baías estão presentes alguns dos principais bairros de Ilhabela.

---

[2] As dificuldades de construir em sítios de topografia acidentada não impediram, no entanto, a ocupação desordenada de algumas áreas de Ilhabela. Exemplo disso é o Morro dos Mineiros, situado entre os bairros do Itaguassu e Itaquanduba, cujo nome tem origem na grande presença de migrantes do norte de Minas Gerais, que aí se instalaram a partir do início da década de 1980.

Toda a mancha urbana do município de Ilhabela situa-se na face da Ilha de São Sebastião voltada para o continente. Três distritos compõem o município de Ilhabela: Cambaquara (porção sul), Paranabi (porção voltada para o Oceano Atlântico) e Ilhabela (região central, onde se concentra a maior parte da população). Conforme o IBGE (dados de 2005) Ilhabela possui 47 bairros.

A divisão distrital tem caráter burocrático e é pouco utilizada; na prática, a cidade é dividida em três porções um pouco diferentes daquelas assinaladas pelos distritos:

1. Centro: porção compreendida entre o bairro da Barra Velha, próximo ao acesso principal da cidade e o Saco do Indaiá, incluindo a Vila, centro histórico e turístico do município. É a porção mais populosa e mais 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.
2. Sul: porção que se estende entre a Barra Velha e Borrifos, bairro no extremo sul de Ilhabela, já distante do Canal de São Sebastião.
3. Norte: entre o Saco do Indaiá e Pacuíba, praia situada no extremo norte de Ilhabela.

As duas últimas porções da cidade concentram as principais praias e, conseqüentemente, atraem mais turistas e são as mais valorizadas pelo mercado imobiliário. A topografia nessas duas porções de Ilhabela é mais acidentada e, portanto, os bairros têm dimensões reduzidas em comparação com os bairros da porção central. Ao sul e ao norte, a maioria dos bairros formou-se a partir de antigos ranchos e vilarejos de caiçaras.

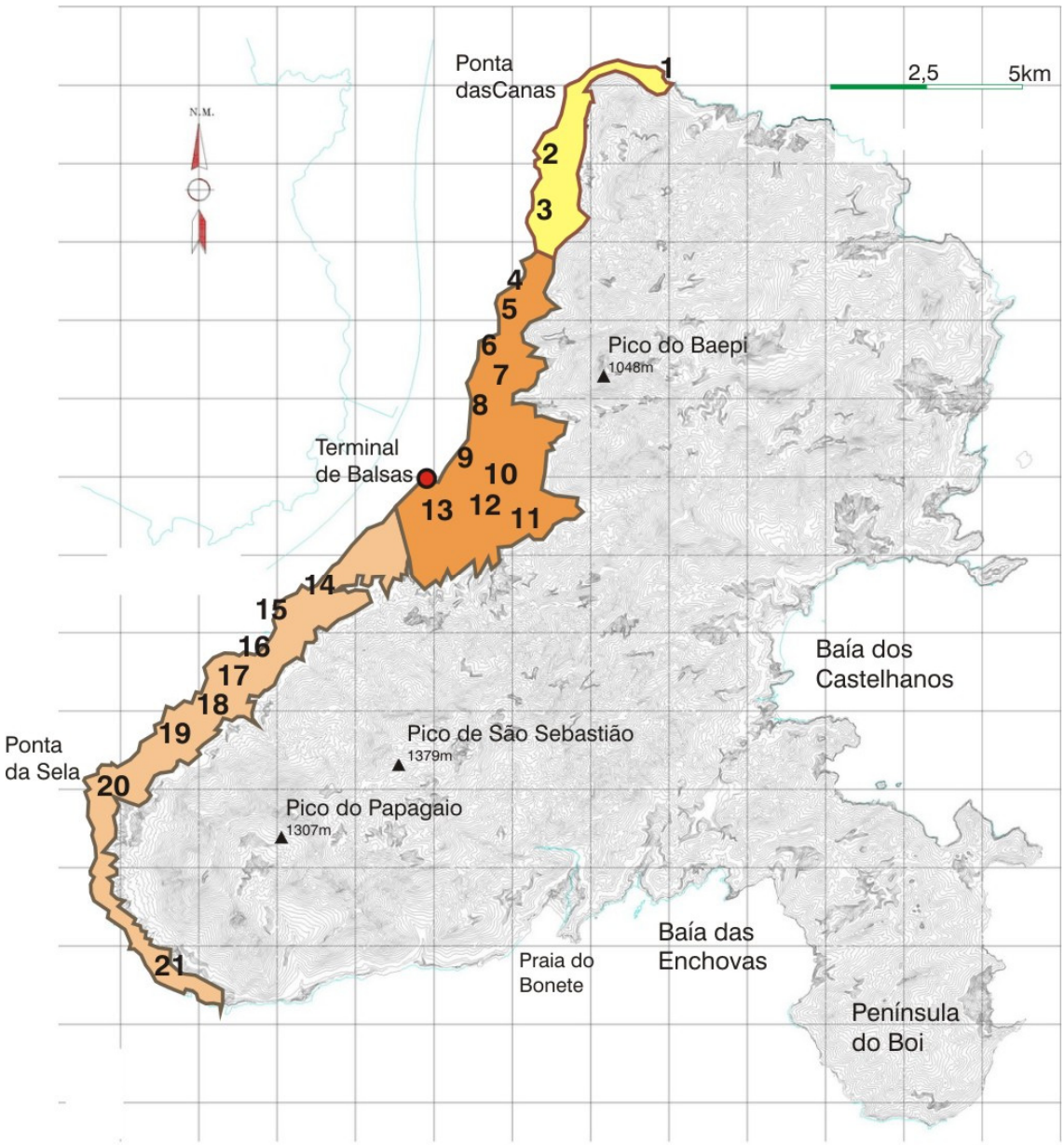


Fig. 1.4 — Zonas e bairros de Ilhabela. Norte: 1. Pacuíba, 2. Armação, 3. Siriúba. Centro: 4. Saco do Indaiá, 5. Vila, 6. Saco da Capela, 7. Engenho d'Água, 8. Itaguassú, 9. Perequê, 10. Cocaia, 11. Reino, 12. Água Branca, 13. Barra Velha. Sul: 14. Portinho, 15. Feiticeira, 16. Praia Grande, 17. Bexiga, 18. Curral, 19. São Pedro, 20. Ponta da Sela, 21. Borrifos.

Em Ilhabela há forte predominância de Mata Atlântica, sendo um dos municípios brasileiros que maior êxito obteve nas ações de preservação de seus recursos naturais. O conjunto de ecossistemas abrange mangues, restingas, praias e floresta ombrófila.

Ilhabela possui reservas significativas de água doce, com diversas nascentes, córregos e riachos. Apesar disso, verifica-se ano após ano a insuficiência dessas reservas frente ao crescimento da cidade e ao afluxo de turistas em épocas específicas do ano. Outra característica física marcante é a predominância dos costões rochosos; embora haja grande número de praias, grande parte do perímetro de Ilhabela é inacessível e inadequada para atividades de lazer e turismo.

A altitude média de Ilhabela é superior à média nacional e percebem-se variações climáticas em função da topografia acidentada. O clima é úmido, com médias pluviométricas elevadas, em torno de 2000 milímetros anuais. O regime de chuvas constitui um problema importante para a cidade, na medida em que a água das chuvas pode levar dejetos e esgoto para o mar, tornando as praias impróprias para banho. É comum, por isso, uma acentuada queda nas condições de balneabilidade das praias durante e logo após períodos de chuva. A coincidência entre pluviosidade elevada e maior afluxo de turistas torna os meses de verão particularmente ruins neste sentido. O problema se acentua em razão da inexistência de rede de esgoto na maior parte do município.[3]

A paisagem de Ilhabela é definida pela topografia e pelo Parque Estadual. As planícies são pouco numerosas e ocupadas. Embora todo o arquipélago possua topografia acidentada, a região central é razoavelmente dotada de planícies costeiras (sacos) e nela se concentram as mais extensas e significativas. A Vila, por exemplo, que é o primeiro núcleo urbano de Ilhabela, situa-se inteiramente numa pequena planície entre duas enseadas. A malha viária do município, bem como a distribuição de bairros e zonas, estrutura-se ao longo de toda a costa entre a praia do Jabaquara (extremo norte) e a bairro de Borrifos (extremo sul). Esta linha coincide com a principal avenida de Ilhabela, a partir da qual ramificam-se ruas e demais ligações para os bairros mais afastados da orla. A ligação entre Jabaquara e Borrifos tem aproximadamente 43 km de extensão — desse total, 35 km são pavimentados.

Há apenas uma ligação entre a região central e a região de Ilhabela voltada para o Oceano Atlântico: trata-se da Estrada dos Castelhanos, que dá acesso à Baía dos Castelhanos. Por se tratar de via inteiramente situada dentro de área de preservação permanente, ao redor dela não se desenvolveu nenhum tipo de ocupação urbana e o acesso a ela é controlado pela direção do Parque Estadual de Ilhabela (PEI).

---

[3] O sistema de esgoto da maior parte das residências ainda é composto de fossa séptica e sumidouro. A limitada rede existente direciona o esgoto para uma única estação de tratamento que lança o esgoto tratado no Canal de São Sebastião. A rede de esgoto atual continua sendo expandida e há planos de construção de mais duas estações de tratamento.

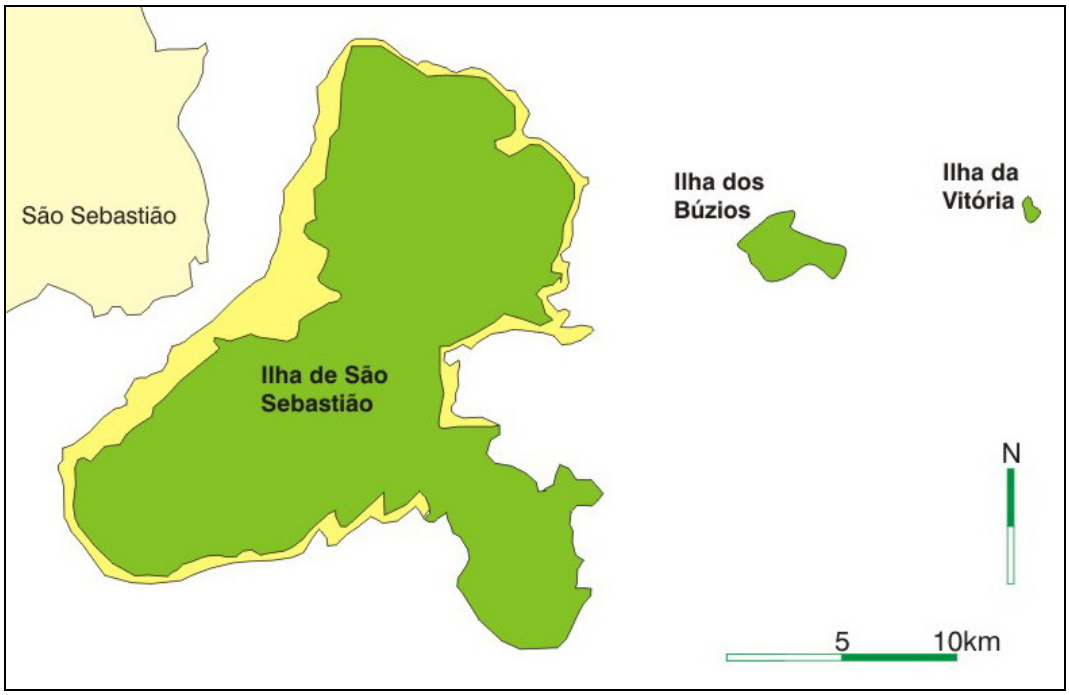


Fig. 1.5 — O Arquipélago de Ilhabela e o Parque Estadual (área demarcada em verde)

O Parque Estadual de Ilhabela é um elemento de fundamental importância no controle do crescimento urbano. O decreto que criou o parque estabelece o limite da cota planialtimétrica de 200 m entre a Ponta das Canas (norte) e a Ponta da Sela (sul); acima deste limite é impedida a ocupação urbana.[4] Os limites da orla e do Parque Estadual de Ilhabela fazem com que a cidade se estenda por uma faixa extensa e estreita, de aproximadamente 20 km^2 e largura máxima de 4 km (no bairro da Barra Velha)[5]. Nos bairros da porção central de Ilhabela o uso comercial predomina sobre o uso residencial, sobretudo nas áreas mais próximas da avenida principal do município; nas demais áreas, mais afastadas da avenida principal, o uso residencial predomina sobre o comercial. Na Vila predomina o uso comercial especialmente voltado para atender os turistas.

Fora da porção central do município todos os bairros são residenciais, com forte presença de residências de veraneio (segunda residência). Estes bairros têm como principal condicionante a morfologia do território, caracterizada pela sucessão de praias e encostas que muitas vezes chegam ao mar.

Embora a ocupação do arquipélago seja fortemente limitada por suas características físicas e pelo Parque Estadual, a densidade média do município é baixa.

---

[4] Decreto Estadual nº 9414/1977.

[5] Números estimados a partir do levantamento aerofotogramétrico que originou a fig. 1.1 deste trabalho.

A proibição de construções verticais ajudou a impedir o adensamento populacional e o agravamento dos problemas decorrentes do crescimento urbano, amenizando o impacto da cidade sobre o meio ambiente. Apesar disso, nos últimos vinte anos Ilhabela cresceu intensamente por causa do fenômeno da migração — conseqüência direta do crescimento do turismo e da construção civil. Este crescimento intenso gerou problemas de ocupação desordenada, em particular na região central de Ilhabela, com ocorrências isoladas nas demais regiões do município. A ocupação desordenada e os problemas relacionados a esse fenômeno (desmatamento e poluição) têm tido um impacto crescente na vida dos habitantes. O declínio das condições de balneabilidade de praias e cachoeiras foi apenas o início de uma série de problemas que se estende até o abastecimento de água e o desempenho das atividades turísticas.

Há apenas uma via primária em Ilhabela e apenas um ponto de acesso rodoviário, através da travessia marítima feita por *ferry-boats*. Esta via concentra praticamente todos os serviços importantes do município (inclusive todo o transporte público que serve à população), tem largura limitada e não é passível de ser ampliada. Se de um lado isso facilita a localização (o que sempre beneficia o turismo), de outro lado prejudica o funcionamento da cidade, sobretudo em épocas de maior afluxo de turistas. Alternativas têm sido buscadas recentemente, como instrumentos legais para limitar e taxar o acesso de veículos, mas o problema permanece.[6]

1.2.1 Arquitetura e paisagem urbana

Até meados da década de 1950 — quando o turismo ainda não havia se consolidado no município e parte da economia era baseada em atividades agrícolas e pesqueiras — a ocupação do arquipélago ocorria de forma espontânea, decorrente das técnicas tradicionais e de uma estrutura social bastante simples e familiar. Cada família caiçara ocupava uma enseada, onde construía sua casa e seu rancho de pesca. Os deslocamentos eram pouco freqüentes e aconteciam quase sempre pelo mar, já que o

[6] É o caso da lei municipal nº 532/2008, que dispõe sobre a limitação da entrada e circulação de veículos em Ilhabela, e da lei municipal nº 559/2007, que institui a Zona Azul no centro de Ilhabela. Acidentes de trânsito e congestionamentos são cada vez mais comuns — estes, durante os períodos de maior afluxo de turistas; aqueles, o ano todo. Há ainda um antigo projeto de uso de transporte hidroviário público de passageiros entre as praias do município e entre os demais municípios da região, o que poderia aliviar a carga sobre as vias terrestres, e a ciclovia, que, embora não terminada, representa uma importante alternativa para o transporte urbano. Nestes dois casos, é patente o desinteresse do poder público em levar os projetos adiante.

Canal de São Sebastião sempre possuiu águas relativamente tranqüilas para a navegação e nessa época praticamente não havia malha viária no município. Havia uma relação direta entre as formas de ocupação do território e os modos de vida — bem como entre estes e as próprias construções.

Após o estabelecimento definitivo da ligação entre o arquipélago e o continente e a construção da malha viária, abriu-se também a possibilidade de novas formas de ocupação do território e novas técnicas de construção além daquelas tradicionalmente associadas aos caiçaras. A presença cada vez maior de migrantes e veranistas influenciou não apenas a forma de ocupação da cidade, como também a forma e as técnicas utilizadas nas construções. Além da importação de materiais de construção, houve também a importação de técnicas e de mão-de-obra, que inevitavelmente implicou uma arquitetura completamente diferente daquela praticada por caiçaras.

Fig. 1.6 — "Ecos" da arquitetura caiçara. Casa no Condomínio Ponta da Figueira, 2006.

Apesar disso, hoje são freqüentes construções que tentam se inspirar na arquitetura tradicional — na forma de ocupar o território, na relação com a paisagem e no aspecto final da construção, mesmo que com processos construtivos completamente diferentes dos de antigamente. Embora comum, essa inspiração não chega a constituir um *estilo arquitetônico* — entendido aqui como a repetição, num período ou num lugar, de técnicas, materiais, processos construtivos e formas arquitetônicas — e, assim, são comuns também os exemplos de construções visivelmente inadequadas à paisagem. O Plano Gestor de Turismo (ILHABELA, 2005) detalha a situação:

Este problema ocorre pela falta de legislação específica que trate das questões arquitetônicas e paisagísticas do município. A legislação municipal estabelece taxas de ocupação, coeficientes de aproveitamento, recuos mínimos nos lotes e gabarito máximo. Para além desses itens não existem especificações arquitetônicas que visem beneficiar a paisagem urbana. Há, além disso, a desordem visual promovida por fachadas de imóveis e estabelecimentos, que descaracterizam o centro histórico e turístico de Ilhabela, além de prejudicar o aspecto de locais de notável interesse turístico e paisagístico. Não há um interesse coletivo nas questões arquitetônicas e paisagísticas consoantes com as vocações naturais e turísticas do município; ações nesse sentido são isoladas, pontuais e, conseqüentemente, diluídas num sem-número de exemplos inadequados.[7]

Fig. 1.7 — Fazenda do Engenho d'Água, patrimônio histórico de Ilhabela e exemplo de arquitetura colonial. Ao fundo, o pico do Baepi.

De fato, a legislação estabelece parâmetros arquitetônicos para as construções; contudo, eles têm mais relação com o parcelamento e o uso do solo do que propriamente com as questões paisagísticas de Ilhabela. Por exemplo, boa parte da avenida principal da cidade é ladeada por muros que impedem a apreciação da orla. Há obras que visivelmente desrespeitam as leis do município, casas em faixa de marinha[8] e

---

[7] Os primeiros esforços no sentido de resolver esses problemas surgiram com o projeto de lei nº 55/2007, que "dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem do município de Ilhabela". O projeto permanece em discussão na Câmara Municipal de Ilhabela.

[8] O artigo 20 da lei municipal 98/80, que trata da ocupação e uso do solo, estabelece o seguinte:
I – "Faixa de marinha", compreendida por uma extensão com 33m (trinta e três metros) de largura ao longo da beira-mar, consoante definido no artigo 2º do Decreto-Lei Federal n.º

obras com três pavimentos (quando o limite é de dois pavimentos). Embora o município seja pequeno, a fiscalização é escassa e ineficiente.[9] Além disso, nota-se também que é possível, mesmo dentro dos limites da lei, prejudicar a paisagem natural do município. Exemplo desse prejuízo são casas construídas em encostas com vista para o mar; com o objetivo de aproveitar ao máximo a cota mais alta do terreno, apela-se para plataformas, construções em pilotis, muros de arrimo e movimentos de terra que invariavelmente levam a alterações importantes da paisagem original.

9.760, de 05 de setembro de 1946; II – "Orla marítima", compreendida pela extensão entre a faixa-de-marinha e a cota 100 ou curva altimetria de cem metros, observado, quanto ao trecho entre a Ponte do Costão e a Ponta Grande, o que dispõe o artigo 2º, inciso I do Decreto Estadual n.º 9.414 de 20 de janeiro de 1977; III – "Meia-encosta", compreendida pela extensão entre o limite máximo da "orla marítima" e a cota 220 ou curva altimetria de duzentos metros, na face ou vertente do lado do Canal; IV – "Proteção Ambiental", compreendida pelas áreas a que se refere o artigo 13 da presente lei.

[9] Em entrevista realizada para este trabalho, o diretor de promoção ambiental da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, Ricardo Martins, reconheceu a insuficiência da fiscalização municipal de obras e de meio ambiente em Ilhabela. Ele explica que, além do número restrito de funcionários, há o acúmulo de atribuições; uma única equipe de fiscais é responsável por fiscalizar assuntos que vão desde meio ambiente até tributação municipal, incluindo obras e posturas.

1.3 Aspectos sócio-econômicos

Conforme o levantamento mais recente do IBGE (2007) Ilhabela possui 23.886 habitantes. A população é formada por caiçaras e migrantes. Os caiçaras são os habitantes nativos de Ilhabela[10], cujas famílias estão estabelecidas no arquipélago há algumas gerações. Os migrantes têm origens diversas, sendo três predominantes: centro-sul da Bahia, norte de Minas Gerais e região metropolitana de São Paulo.

Os migrantes começaram a chegar a Ilhabela no final da década de 1960, a partir da facilitação do acesso à região. A migração tornou-se um fenômeno importante a partir da década de 1980, período de intenso crescimento urbano em todo o litoral norte paulista e consolidação da região como pólo turístico de importância nacional. O turismo estimulou o desenvolvimento da construção civil e o estabelecimento de residências de veraneio, habitações construídas por turistas para uso em finais de semana, feriados e outros períodos específicos do ano. Criou-se assim uma grande demanda por mão-de-obra não especializada — inicialmente para a construção dessas residências, posteriormente para a manutenção delas.

Os migrantes paulistas têm um perfil mais empreendedor e renda familiar maior do que a média observada em Ilhabela. A maioria desses migrantes tem como atividades principais os serviços relacionados ao turismo (hotelaria, alimentação, lazer, comércio etc.). De um modo geral estas pessoas são turistas que decidem comprar imóveis em Ilhabela, tornam-se veranistas ou proprietários de hotéis ou pousadas e em seguida fixam moradia nesta cidade.

Os migrantes originários de outros estados são atraídos pela demanda por mão-de-obra não especializada nos setores de serviços e de construção civil (Plano Gestor de Turismo, 2005).

A combinação entre a migração decorrente do turismo e a migração decorrente da demanda de mão-de-obra fez com que se observasse em Ilhabela um forte crescimento urbano entre meados década de 1980 e o final da década seguinte. A

---

[10] O termo aplica-se a todos os nativos da faixa do litoral brasileiro compreendida entre o Paraná e o litoral sul do Rio de Janeiro. Em sentido estrito, "caiçara" refere-se apenas àqueles que nasceram nessa parte do litoral brasileiro e que possuem ascendência caiçara, o que implica características sociais e culturais particulares, como uma fala característica e certos costumes, como a pesca e o folclore. O uso atual do termo, pelo menos em Ilhabela, tende a desconsiderar suas implicações culturais, restando apenas o local de nascimento e a ascendência familiar recente.

média de crescimento populacional anual se manteve em cerca de 4% nesse período; no Estado de São Paulo esta média ficou em torno de 1,5% no mesmo período.

1950	1960	1970	1980	1990	2000	2002	2007
5.066	5.036	5.436	7.743	12.797	20.752	22.470	23.886

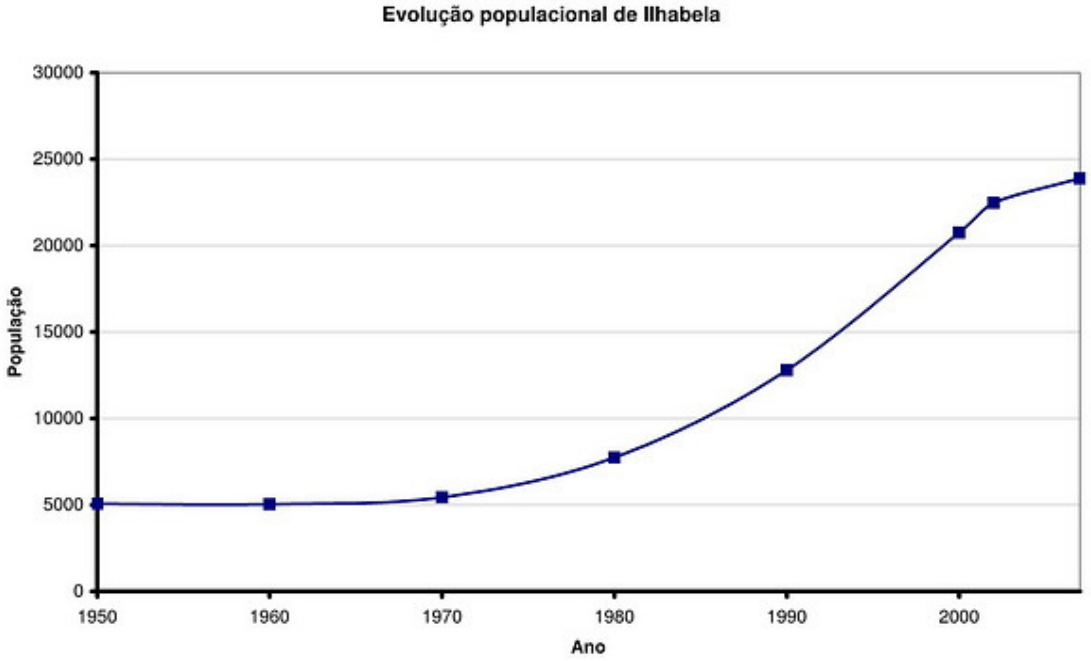


Fig. 1.8 — Evolução populacional de Ilhabela (SCIFONI, 2006).

Os números acima sugerem uma redução do ritmo de crescimento nos últimos cinco anos. Ainda não há dados para afirmar quais são as causas dessa redução, tampouco para interpretar isto como uma tendência para os próximos anos, mas são dados significativos o encarecimento dos imóveis e a menor disponibilidade de lotes, o que por sua vez é reflexo do crescimento rápido e desordenado observado ao longo das décadas de 1980 e 1990. Pelo gráfico, na década de 1970 a população cresceu mais que 50%.

1.4 Aspectos ambientais

Os primeiros veranistas que se estabeleceram em Ilhabela encontraram as facilidades dos baixos preços nos imóveis, a ingenuidade dos antigos caiçaras a quem a terra pertencia e a ausência de regras que organizassem a posse da terra. Já na década de 1950 surgem os primeiros loteamentos de Ilhabela e com eles a figura do grileiro[11]. Esse precedente lançou as bases da desordem urbana que viria com os migrantes, o crescimento da cidade e as ocupações irregulares em bairros de todos os padrões sócio-econômicos. Há hoje, por exemplo, mansões em faixa de marinha e casebres em áreas de encosta, nos limites do Parque Estadual ou mesmo dentro dele.[12]

O crescimento rápido trouxe problemas para a cidade. Entre eles os mais notáveis e importantes são a escassez de água e a poluição de rios, córregos e, conseqüentemente, do Canal de São Sebastião. O crescente número de habitantes aumentou o consumo de água; isto, associado à limitada rede de abastecimento de água, às inúmeras ligações clandestinas (muitas delas feitas diretamente em córregos e cachoeiras da cidade) e às nascentes pouco numerosas, tem levado ao desabastecimento, sobretudo nos meses de verão. A poluição de rios, de córregos e do mar causa problemas de saúde e, principalmente, traz prejuízos à atividade turística, pela queda nos níveis de balneabilidade das praias. Diversas praias e cachoeiras, outrora pontos turísticos interessantes, tiveram seu uso reduzido pela falta de condições para banho e recreio. Um exemplo disso é a Cachoeira da Água Branca: por seu tamanho e localização, podia ser vista facilmente desde o continente — São Sebastião e mesmo Caraguatatuba. O crescimento do bairro da Água Branca e o aumento do consumo de água, associados a períodos de estiagem, fizeram com que a cachoeira praticamente desaparecesse no final da década de 1990 e no início da década seguinte. Graças a esforços para coibir as ligações clandestinas nas nascentes da região e à

---

[11] Os grileiros — personagem bastante comum nos negócios imobiliários entre as décadas de 1950 e 1970 — eram migrantes que se apossavam de terras de caiçaras e validavam a posse com documentos falsos. Estes documentos eram guardados em vidros junto com grilos cuja ação ajudava a dar um aspecto envelhecido àqueles documentos — vem daí o nome que lhes era dado (DONOS, 2007). A presença dos grileiros diminuiu à medida que os terrenos tornaram-se escassos e a partir da efetiva implantação do Parque Estadual, que impulsionou a organização da questão fundiária em Ilhabela.

[12] A imprensa local tem dado destaque a esses fatos. Um exemplo recente: "Câmara e Prefeitura de Ilhabela não têm base legal para aprovar obras novas em faixa de marinha, mas aprovam", matéria do jornal Canal Aberto de 21 de setembro de 2007. Disponível em http://www.jornalcanalaberto.com.br/index.php?pagina=materias&cod_editoria=3&cod_materia=631

melhoria no regime de chuvas, a Cachoeira da Água Branca recuperou parte de sua capacidade hídrica.

Ao longo das décadas de maior crescimento populacional a atuação do poder público foi ambígua: de um lado fiscalizava e restringia o uso do solo e de outros recursos naturais, conforme suas atribuições legais; por outro lado estimulava o crescimento da cidade e se beneficiava econômica e politicamente com isso. Esta ambigüidade fez com que a fiscalização e a restrição do uso do solo se tornassem cada vez menos eficientes e o crescimento da cidade, desordenado.

Muitos dos problemas urbanos decorrentes do crescimento desordenado foram amenizados com a criação do Parque Estadual de Ilhabela (PEI), pelo decreto nº 9414, de 1977. Com o decreto, cerca de 85% do território do arquipélago de Ilhabela foi transformado em área de preservação permanente. Além da limitação física ao crescimento urbano, a criação do PEI ajudou a preservar as nascentes de rios e córregos, reduzindo o impacto da escassez de água que se observa atualmente, sobretudo nos meses de verão.

A importância do PEI tem sido objeto de discussões importantes desde sua criação. Há poucos anos um vereador questionou a atuação da Polícia Florestal (hoje Polícia Ambiental) no PEI e colocou em discussão a municipalização da fiscalização naquela área.[13] Isto aconteceu praticamente na mesma época em que se discutia a verticalização das construções, que é vedada no município — a legislação municipal limita as construções a dois pavimentos. Embora a maioria da população seja contra a verticalização, a ampliação do limite para três pavimentos foi muito discutida ao longo do início da década de 2000. Na época, a CDHU[14] planejava construir o primeiro conjunto habitacional de Ilhabela, no bairro do Reino, região central da cidade. O conjunto habitacional foi construído, mas o limite original de dois pavimentos não foi ampliado em razão da pressão popular. O principal argumento favorável à ampliação do gabarito das construções era a possibilidade de aumentar o número de unidades no conjunto habitacional. Isto, contudo, criaria o precedente para a ampliação do limite de gabarito

---

[13] A discussão foi conseqüência de dois requerimentos da Câmara Municipal dirigidos à direção do Parque Estadual de Ilhabela, em 2002 (requerimentos nº 92/2002 e nº 129/2002). Nestes documentos, os vereadores questionavam aspectos administrativos do PEI, bem como a relação deste com o Poder Executivo local. A proposta não chegou a ser transformada em projeto de lei, mas teve destaque nos jornais da região e causou polêmica na cidade.

[14] Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo.

em todas as futuras construções e, conseqüentemente, poderia levar à verticalização e ao adensamento da cidade.

A coincidência desses dois eventos representou um sinal de alerta para as questões ambientais no município. Os bons índices de preservação dos recursos naturais no Parque Estadual não compensaram a notável incapacidade do poder público municipal no sentido de coibir abusos e ordenar o crescimento fora do Parque Estadual. Deste modo, Ilhabela tem-se caracterizado desde a década de 1980 como um lugar de fortes contrastes ambientais, que, logicamente, colaboram no surgimento e na intensificação de contrastes sócio-econômicos.

Parte 2

Natureza e cidade

2.1. A paisagem como objeto

2.1.1 A paisagem nas propagandas imobiliárias

- A cidade como cenário
- A cidade inexistente
- Vocabulário
- Paisagem e anti-urbanismo

2.2. A paisagem como sistema

2.2.3 Mercado imobiliário e turismo

2.2.4 Litoral, questões fundiárias e ambientais

2.1 A paisagem como objeto

> *O espetáculo se apresenta como uma enorme positividade, indiscutível e inacessível. Não diz nada além de 'o que aparece é bom, o que é bom aparece'.* (DEBORD, 1998:112).

O que mudou desde que a frase anterior foi publicada no livro "A Sociedade do Espetáculo", de Guy Debord? Talvez hoje a afirmação não soe tão polêmica, embora expresse preocupações que talvez não tenham sido completamente compreendidas ou investigadas.

Se quarenta anos atrás — quando foi publicada a obra de Debord — havia dúvidas sobre a importância das aparências, hoje algumas respostas surgem quando observamos a forma como a paisagem tem sido concebida e transformada nesse período. Uma sociedade habituada a grandes empreendimentos, como shopping centers e condomínios fechados, não pode se declarar desconhecedora da lógica que sustenta estes empreendimentos, de suas causas e conseqüências. Essa impossibilidade dá-se não apenas pela história desses empreendimentos, mas principalmente por causa de sua presença em muitas cidades brasileiras.

Shopping centers e condomínios fechados são empreendimentos cada vez mais numerosos e comuns na maioria das cidades brasileiras. Eles têm sido oferecidos como respostas a alguns problemas urbanos e refletem uma postura muito clara em relação às cidades. A maioria dos shopping centers tem como partido arquitetônico o isolamento, a constituição de uma caixa cujo interior é organizado, limpo e seguro. Os condomínios fechados seguem regra semelhante. Nos dois casos, a proposta é idêntica, assim como a resposta às questões e aos problemas que a cidade propõe àqueles que a desenham. Entre ruas planejadas, lotes esquadriados e ambientes termicamente condicionados, a mensagem que o indivíduo recebe nesses lugares é de que a cidade não é um bom lugar para se viver e que um ambiente *exclusivo* sempre será melhor. Com efeito, a utilização desses espaços exige que o indivíduo atravesse muros, guaritas e outros limites bem demarcados — não há dúvidas de onde termina a cidade e onde começam esses empreendimentos.

A preferência por esses espaços não seria um problema se ela não fosse um dos resultados da incapacidade de lidar com os problemas urbanos; na impossibilidade de resolvê-los, escolhe-se afastar-se deles. Os riscos deste afastamento são grandes.

Socialmente, acentuam-se diferenças sociais e ampliam-se os problemas decorrentes dessas diferenças. Surge com os shopping centers e com os condomínios fechados algo que poderia ser chamado de *anti-urbanismo*, que leva ao esvaziamento das cidades e acentua problemas como a segregação social e o consumo de recurso naturais (LIMA, 2005).

Que tipo de paisagem surge com estes empreendimentos? Em que medida eles influenciam ou determinam a paisagem urbana?

As respostas a estas perguntas pertencem a um campo complexo, que envolve as fragilidades do urbanismo praticado no Brasil — que não pode ser entendido sem as ações da burocracia estatal —, além de diversos fatores sócio-econômicos. Contudo, informações importantes podem ser obtidas aos analisarmos a forma como o espaço urbano é manipulado, transformado e comercializado. Estas ações já não são exclusivas de arquitetos e urbanistas. Cada vez mais elas têm acompanhado tendências que são particulares do mercado imobiliário. Não raro o mercado submete a arquitetura e o urbanismo às suas regras, colocando em segundo plano os objetivos outrora primordiais para os profissionais dessas áreas, como elaborar respostas às necessidades da sociedade por habitação e lazer.

2.1.1 A paisagem nas propagandas imobiliárias

A análise de anúncios publicitários de empreendimentos imobiliários deixa claro que o marketing desenvolveu maneiras próprias de absorver as discussões arquitetônicas, urbanísticas e paisagísticas, às vezes sobrepujando-as e condicionando-as conforme seus próprios interesses (COSTA, 2002). A idéia da paisagem como objeto, sujeito inclusive às mesmas lógicas que medem sua qualidade por seu desempenho comercial, pode ser confirmada com o ressurgimento de opções estéticas estranhas ao tempo e ao lugar em que se inserem. A arquitetura passa assim a ser determinada pelo mercado; o consumo, a moda, o custo e a rentabilidade tornam-se fatores tão importantes para o projeto e a construção de uma obra quanto a topografia, as características sócio-econômicas dos usuários, a cultura local, o partido arquitetônico, os processos construtivos e os materiais.

A paisagem muda conforme se adotam diferentes posturas na elaboração de intervenções arquitetônicas e urbanísticas. Estas mudanças começam na simples substituição do termo “arquitetura” ou “obra arquitetônica” pelo termo “empreendimento”

e se estendem à forma como as pessoas vivenciarão o espaço da cidade — recaindo, muitas vezes, na espetacularização da paisagem urbana, como Debord alertava já na década de 1960. Quando a imagem do espaço adquire um valor tão importante quanto o próprio espaço, passamos da vivência à contemplação, do uso à observação, da experiência à espetacularização.

Observando as propagandas dos empreendimentos imobiliários podemos perceber duas coisas: 1) a paisagem é um elemento freqüente e importante nestes anúncios, a ponto de determinar estratégias de marketing; 2) a apropriação da paisagem como elemento publicitário inclui não apenas a paisagem existente, mas também a paisagem idealizada. A publicidade não apenas apropriou-se das idéias de conforto e segurança como também encontrou campo fértil nas crescentes questões ecológicas, na idéia do *retorno à natureza* e na fuga das grandes cidades, cada vez mais associadas a problemas diversos como poluição, criminalidade e trânsito excessivo. Não se trata apenas de agregar a paisagem e a natureza à linguagem dos anúncios, mas de manipulá-la com o objetivo de valorizar o produto que se pretende vender. O publicitário não hesita ao fazer isto, mesmo que seja necessário falsear a mensagem a ser transmitida; seu compromisso com a realidade não define a qualidade de seu trabalho, notadamente efêmero e ilusório se comparado com o trabalho de arquitetos, paisagistas e urbanistas.

Embora as estratégias utilizadas pelos publicitários nas propagandas dos empreendimentos imobiliários sejam semelhantes àquelas utilizadas em propagandas de outros tipos, os resultados obtidos são visivelmente diferentes. Obviamente, as conseqüências da manipulação da imagem de um sabonete, por exemplo, não são as mesmas da manipulação da imagem de uma cidade.

O uso da paisagem na propaganda imobiliária é um fenômeno que cresce em proporção direta ao escasseamento dos recursos naturais e à inserção das idéias ambientalistas no imaginário popular. Este uso traz em si visões particulares da paisagem e do meio ambiente. Além das mensagens que a própria arquitetura transmite em empreendimentos, são estas visões que determinam a cultura arquitetônica que o profissional tomará como base para interferir na paisagem. Em outras palavras, ao mesmo tempo em que estas visões são determinadas pela arquitetura e pela paisagem existentes, elas também ajudam a determinar a forma como a arquitetura e a paisagem serão conformadas. Os exemplos apresentados a seguir pretendem ilustrar brevemente as idéias expostas até aqui de modo a traçar um panorama da relação da paisagem

com os empreendimentos, tal como ela é proposta pelos anúncios publicitários. Para tanto foram usadas imagens e textos encontrados em propagandas, disponíveis nas *home-pages* das respectivas empresas do setor imobiliário, em jornais e em revistas de grande circulação.

A cidade como cenário

Fig. 2.1 — Lindenberg Leopoldo, Cidade Jardim, São Paulo.

A imagem de uma cidade distante reafirma a idéia do empreendimento como refúgio. O observador — o potencial comprador do imóvel — não está na cidade, mas fora dela; desnecessário dizer que nem sempre essa imagem corresponde à realidade. A maioria dos anúncios que mostram a cidade como *skyline*, como massa homogênea e distante do imóvel oferecido ao indivíduo, situa-se dentro da cidade e submete-se aos problemas comuns à maioria de seus habitantes. É o caso do condomínio Lindenberg Leopoldo (fig. 2.1), situado no bairro Cidade Jardim, e do Residencial Tutoia (fig. 2.2), situado no bairro do Ibirapuera, ambos na cidade de São Paulo.

Figura 2.2 — Residencial Tutoia, Ibirapuera, São Paulo.

As imagens causam a impressão de que o imóvel está situado num lugar externo e superior à cidade, realçando assim a idéia de exclusividade, isolamento e refúgio. Assim como a localização dos empreendimentos deixa dúvidas sobre as qualidades anunciadas, pode-se perguntar se os imóveis de todos os pavimentos do edifício têm acesso ao panorama que estas imagens mostram. Outras questões podem ser levantadas a partir destas imagens: qual o tipo de cidade que elas mostram? Que tipo de relação os habitantes dessas moradias poderão ter com a cidade? Que tipo de consumidor estes anúncios pretendem atrair?

É natural que os anúncios pretendam valorizar qualidades como exclusividade, segurança e conforto. Em cidades cada vez mais habituadas à poluição, ao barulho e à violência, é natural que as pessoas busquem espaços em que esses problemas não existem ou são menores. Contudo, é igualmente natural — e necessário — avaliar em que medida a opção pelo isolamento colabora para configurar um ambiente urbano rico em experiências e possibilidades ou se, ao contrário, essa opção antecipa a decadência do ambiente urbano ao dividi-lo em diversos cenários, em lotes murados, enfim, numa infinidade de intervenções que ignoram as interferências e estímulos que a cidade oferece.

Exemplos semelhantes aos mostrados anteriormente anteriores são os do Residencial Grand Parc Vila Nova (fig. 2.3) e do Pateo Pompéia (fig. 2.4), em imagens que associam suas respectivas áreas de lazer à idéia de refúgio e isolamento.

Fig. 2.3 — "Praça infantil", Grand Parc Vila Nova, Vila Nova Conceição, São Paulo.

Fig. 2.4 — Área de lazer, Páteo Pompéia, Pompéia, São Paulo.

Além da idéia de cenário presente nos exemplos anteriores, há nestes dois exemplos a idéia de isolamento do empreendimento anunciado. Os muros demarcam os limites que garantirão esse isolamento e o empreendimento é separado da cidade por uma extensa área verde. Em outras palavras, o empreendimento distancia-se da cidade de tal forma que os arredores imediatos não podem ser a cidade, mas um bosque, quase uma floresta — qualquer elemento que lhe confira uma qualidade que não pertence à cidade e que possa interessar ao potencial comprador.

A cidade inexistente

Além da imagem de uma cidade distante, muitas propagandas optam por eliminar qualquer imagem da cidade. A paisagem urbana torna-se uma referência distante. Adquirir o imóvel anunciado não apenas tirará o indivíduo da cidade, como o colocará em território novo, seguro, preservado e natural. Nestes casos, a imagem abandona completamente qualquer ligação com a realidade e não hesita ao vender imagens assumidamente ilusórias. O cuidado com a composição das imagens é evidente. O traço artístico de alguns desenhos e os ângulos mais favoráveis em montagens fotográficas e maquetes eletrônicas visam conferir estilo ao empreendimento e, ao mesmo tempo, eliminar suas ligações com a cidade. Para muitos empreendimentos é melhor fingir que a cidade não existe.

É o caso do Condomínio Praça Villa-Lobos, situado nas proximidades do Parque Villa-Lobos (fig. 2.5). As imagens dão destaque ao verde e à vista da Serra da Cantareira e omitem qualquer referência visual à cidade. A não ser pela referência distante ao Pico do Jaraguá, o leitor dificilmente imaginaria que se trata de um empreendimento situado dentro de São Paulo, em bairro não muito distante do centro da cidade.

Fig. 2.5 — "Praça Privativa", Condomínio Praça Villa-Lobos, Pinheiros, São Paulo.

O *Maison du Parc*, no Ibirapuera, é outro exemplo da manipulação de imagens para a comercialização de imóveis (fig. 2.6). Neste caso, como em tantos outros, a paisagem mostrada é extemporânea e desconectada da realidade da capital paulista.

Aqui o acento é assumidamente europeu e antigo, que constituem o que se convencionou chamar de *neoclássico*, malgrado a imprecisão o termo.

Fig. 2.6 — Condomínio horizontal Maison du Parc, Ibirapuera, São Paulo.

Em outros empreendimentos, a arquitetura ergue-se na paisagem natural como desbravadora de um território exclusivo, quase selvagem, conferindo status ao futuro proprietário, que, mais uma vez, terá acesso às benesses da natureza e permanecerá afastado dos problemas urbanos. É o caso do Residencial ACL, situado no bairro do Morumbi (fig. 2.7), onde, como nos exemplos anteriores, a cidade é um detalhe que permanece escondido.

Fig. 2.7 — Residencial ACL, Morumbi, São Paulo.

Há ainda casos em que nem a cidade nem o próprio empreendimento são mostrados. Não seria inadequado perguntar, nestes casos, o quê exatamente será comercializado. Aquilo que ora se apresenta nesses anúncios e imagens de divulgação não é parte dos empreendimentos formalmente oferecidos, mas também não está alheio

às interferências desses empreendimentos. Este é o caso do *Acquaville*, empreendimento situado no bairro do Bexiga, em Ilhabela (figs. 2.8).

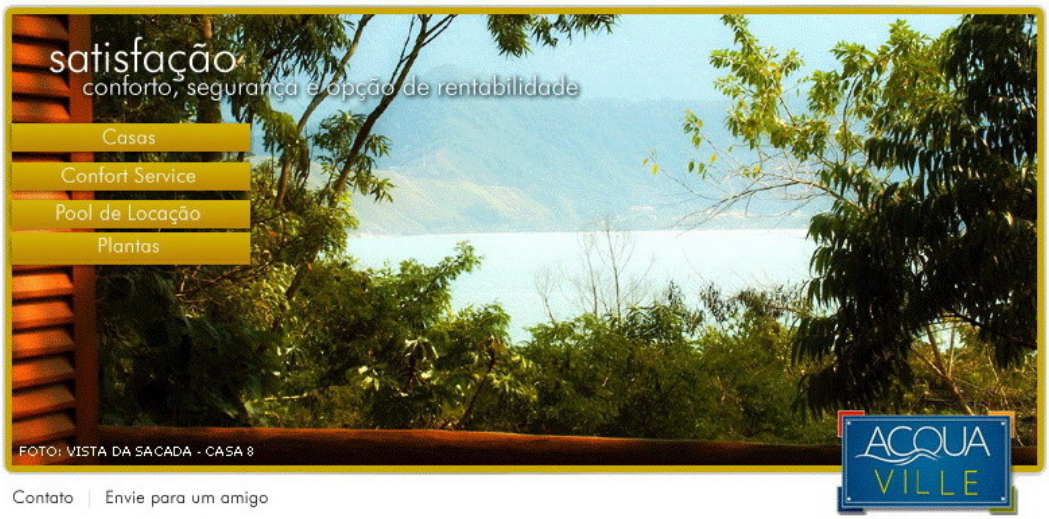


Fig. 2.8 — Acquaville, Bexiga, Ilhabela.

A negação da cidade e do próprio empreendimento é estratégia de marketing recorrente quando o imóvel se situa no litoral, em cidades turísticas reconhecidas por suas belezas naturais.

A estratégia repete-se no material de divulgação do Porto Praia Brava Flat, situado na praia das Pedras Miúdas, na costa sul de Ilhabela (figs. 2.9 e 2.10).

Fig. 2.9 — Porto Praia Brava, Pedras Miúdas, Ilhabela.

Fig. 2.10 — Porto Praia Brava, Pedras Miúdas, Ilhabela. A imagem acima corresponde à página "Projeto" do website do empreendimento; é notável a desproporção entre a imagem do projeto e a foto que ilustra a página.

A distância entre imagem publicitária e realidade é patente também nas imagens de divulgação do Yacamin, empreendimento imobiliário em construção na costa sul de Ilhabela. O contraste entre o colorido das imagens de computador, a inexistência da cidade, a ausência de referências que possam situar o empreendimento são algumas características que demonstram que as estratégias utilizadas na divulgação e comercialização de imóveis em Ilhabela não diferem das que são utilizadas em empreendimentos situados em outras cidades.

Fig. 2.11 — Yacamin, Veloso, Ilhabela. Imagem de divulgação.

Fig. 2.12 — Yacamin, Veloso, Ilhabela. Foto do local.

Vocabulário

A forma como o mercado se posiciona diante das questões ambientais e se apropria da paisagem reflete-se também no vocabulário utilizado nas propagandas imobiliárias. Os slogans seguintes foram colhidos em propagandas veiculadas em algumas edições da revista Veja SP em 2006 e da revista Minha Casa, Meu Imóvel em 2007.

Alguns textos destacam a qualidade de vida e o status associados a uma vida mais próxima da natureza:

Viva o que a natureza tem de melhor.

O privilégio de morar em frente a uma das mais belas áreas verdes da cidade.

Outros destacam as qualidades ambientais do empreendimento:

Aqui já tem o verde e ar puro. Só falta você.

Respire vida.

Você vai viver cercado de sol por todos os lados.

Há slogans que tentam transmitir a idéia de que a natureza é parte dos empreendimentos, não o contrário. A apropriação da paisagem nestes casos é bastante clara, assim como a idéia de criar nestes empreendimentos um universo particular, idílico e diferente daquilo que a cidade oferece. Muitas vezes essa apropriação está atrelada à idéia de posse da terra, causando a impressão de que ao comprar um imóvel o consumidor-habitante estará adquirindo também uma valiosa e exclusiva área verde.

Fig. 2.13 — Condomínio Natura, Santana, São Paulo.

Visite bosque decorado.

O bosque que a natureza decorou para você. (fig. 2.13)

Viver em São Paulo com bosque na porta de casa.

Eu comprei uma praça de 13.000 m².

Naturalmente seu.

Bem-vindo à sua reserva natural de tranqüilidade. (fig. 2.14)

Fig. 2.14 — Golf Village, Granja Viana, São Paulo.

Textos de divulgação também se aproveitam do vocabulário ambientalista e levam a certos exageros. No site do escritório Ilha, responsável pelo projeto do condomínio Yacamin, encontra-se o seguinte texto (grifo meu):

Ilhabela ganha complexo em área de preservação

Em seu quarto ano de existência, o escritório Ilha, que reúne os arquitetos Marcia Gullo, Juliana Felicissimo, Gil Lopes e Ricardo Ramires, prepara-se para dobrar de tamanho neste ano.

A idéia é investir na região Nordeste, com empreendimentos voltados para estrangeiros, e em outras ainda pouco exploradas, como a Norte, com criações em Manaus voltada para brasileiros.

Entre os principais projetos em andamento, está o empreendimento Yacamin, localizado dentro de uma área de proteção ambiental em Ilhabela (SP). Ele reúne casas —algumas com valor de R$ 1,4 milhão—, um hotel, que será administrado pela Hotelaria Brasil, e um spa da L'Occitane. "Nós trabalhamos por cinco anos no projeto e tomamos todas as precauções em relação ao ambiente", afirma Gil Lopes.

Fig. 2.15 — Matéria publicada na Folha de S. Paulo em 11 de fevereiro de 2007.

A informação não corresponde à realidade, já que a legislação ambiental vigente proíbe construções em área de preservação ambiental e até o presente momento, o Yacamin segue em fase de construção respeitando essa legislação. Divulgar o empreendimento dessa forma causa estranhamento e sugere o interesse deliberado em associar o empreendimento à exclusividade e à intocabilidade características da Mata Atlântica presente em Ilhabela.

Paisagem e anti-urbanismo

Evidencia-se com estas imagens e slogans uma idéia específica do que seja a paisagem. Entre peças publicitárias de empreendimentos diferentes, situados em regiões diferentes da cidade de São Paulo, percebem-se algumas características comuns. A primeira característica está relacionada ao que diz Sandeville Jr. (2004):

> *O paisagismo é ainda concebido como a criação de lugares excepcionais, em geral para elites e mesmo quando se volta à criação de espaços públicos — o que se faz com freqüência — estes se situam nas regiões mais valorizadas das cidades.*

Um dos elementos comuns à maioria dos empreendimentos imobiliários voltados para as elites econômicas é a construção de uma paisagem que se oferece como um espaço cênico de exceção, não um espaço público de inclusão. Embora os objetivos dos empreendedores estejam resumidos à criação de um produto e à sua comercialização, cabe também a eles oferecer respostas às tensões existentes entre esses dois tipos de espaços.

É curioso observar que as idéias presentes nesses anúncios e imagens de divulgação — a da paisagem excepcional e da *cidade-problema* — ajudam a consolidar o que me referi no início deste capítulo como *anti-urbanismo.* Essas propagandas e

imagens não são apenas o reflexo de uma forma muito comum de entender a paisagem e lidar com ela, mas também são parte importante do processo de negação da cidade; são conseqüências e ao mesmo tempo são causas dessa negação.

O êxito econômico de alguns empreendimentos imobiliários reforçou a idéia de que loteamentos, condomínios e shopping centers poderiam ser boas soluções para os problemas urbanos. É interessante analisar estas soluções à luz das idéias de Guy Debord (1998) — conforme mencionadas no início deste capítulo — que defendiam o uso cada vez maior dos espaços da cidade e que, baseados nisso, desenvolveram teorias e práticas como a deriva, a psicogeografia e o urbanismo unitário. Embora sejam relativamente recentes, as idéias de Debord ajudaram a consolidar uma idéia cada vez mais comum entre aqueles que estudam e pesquisam o paisagismo: a paisagem como experiência e vivência do espaço (JACQUES, 2003).

As propagandas imobiliárias constroem uma idéia de paisagem diametralmente oposta àquela proposta por Debord. Algumas imagens sugerem espaços europeus, espaços ideais onde não existe a cidade, desenhos inspirados em jardins barrocos (fig. 2.9), propostas que sugerem mais a oferta de uma mercadoria para uma parcela específica da população do que um espaço público de uso coletivo e diversificado.

Figura 2.16 — Parque Cidade Jardim, São Paulo.

Pode-se argumentar que o mercado imobiliário é apenas mais uma atividade entre tantas outras que se propõem a produzir bens de consumo e que, portanto, as responsabilidades dos produtores desses bens se encerram no cumprimento das obrigações legais necessárias a essa produção. Admitir isso só é possível se equipararmos os lotes, casas e apartamentos a outros tipos de bens — como

eletrodomésticos ou roupas — o que, obviamente, é impossível. O impacto gerado por um loteamento ou por um edifício de apartamentos sobre a paisagem e sobre a sociedade é diferente do impacto gerado por qualquer outro bem durável. As responsabilidades dos produtores desses bens, portanto, também são diferentes. Por mais idealistas que sejam esses produtores — empreendedores, incorporadores, corretores de imóveis, arquitetos, engenheiros etc. —, por mais que busquem negar a cidade com seus edifícios, condomínios e loteamentos e criem artificialmente essa negação em anúncios e imagens de computador, a realidade última diz que eles possuem uma existência palpável e necessariamente dependente da realidade objetiva. Esta realidade é que submete esses empreendimentos aos mesmos problemas que atingem a todos que vivem numa cidade, independentemente da condição sócio-econômica e das divisões de bairros e zonas. É esta realidade que força os limites desses empreendimentos, mesmo que às vezes eles sejam fortemente demarcados com muros altos e sistemas de segurança.

É claro que as empresas do setor imobiliário não são as únicas responsáveis pelos problemas urbanos de lugares como São Paulo — e talvez nem sejam as principais. Diversos fatores causam os problemas urbanos. Favelas e condomínios fechados são sintomas diferentes do mesmo fenômeno, cujas causas, antes de serem urbanísticas ou arquitetônicas, são principalmente sociais, culturais e econômicas. Antes de indicar os culpados desses problemas é necessário entender como e por que eles ocorrem.

Não parece adequado segmentar o espaço como resposta aos problemas urbanos decorrentes da segregação social, como propõem os shopping centers e os condomínios fechados. Através da fixação de altos custos para utilização e aquisição desses espaços, da disponibilização de serviços direcionados apenas às parcelas mais privilegiadas da sociedade e do partido arquitetônico e urbanístico adotados, criam-se espaços fechados, desligados da cidade, onde a noção de espaço público e sociedade se esfacelam. Como conseqüência, desfaz-se também a idéia da cidade como um espaço para todos os cidadãos.

À medida que o paisagismo, como campo de atuação profissional, evoluiu, cresceu a importância da diversidade na conformação dos espaços por urbanistas, arquitetos e paisagistas. O alerta dos situacionistas na década de 1960 referia-se justamente à espetacularização das cidades, que consiste em tomar uma parte do

objeto (a aparência) como o todo; em outras palavras, consiste em valorizar apenas determinados aspectos das cidades, quase sempre em detrimento dos demais.

Idéias como as de *mixed use project* (projeto de uso múltiplo) e *mixed use cities* (cidades de uso múltiplo) têm sido exploradas por arquitetos de diversas partes do mundo.[15] Em São Paulo, um exemplo significativo é o do *Brascan Century Plaza*.[16] O empreendimento é um esforço evidente — de arquitetos e de empresários — no sentido de valorizar o espaço da cidade, integrando espaços públicos, coletivos e privados num único complexo. O resultado da intervenção é um espaço vivo, permeável e diversificado, cujos benefícios para a paisagem urbana são evidentes. A recusa dos muros como partido arquitetônico e como solução para as ligações entre o empreendimento e o tecido urbano original, o aproveitamento da permeabilidade dos espaços e a diversidade de usos definem um novo tipo de espaço privado e possivelmente darão espaço a novos usos e novas relações sociais.[17]

É cedo para avaliar se propostas como as dos *mixed use spaces* vão de fato contribuir com o enfrentamento de alguns problemas urbanos. Pode-se, no entanto, levantar duas questões com a análise das propagandas imobiliárias e das intervenções urbanas que têm sido praticadas atualmente:

1) Embora não sejam elementos fundamentais na definição da paisagem urbana, as propagandas imobiliárias têm um papel importante na definição das preferências dos consumidores-habitantes. É possível que estas preferências determinem cada vez mais o tipo de paisagem urbana que será construída por arquitetos, paisagistas e urbanistas.
2) O anti-urbanismo e a transformação da paisagem em objeto de consumo têm sido impulsionados pela adoção crescente de grandes condomínios nas cidades. Como alternativa a esse processo, as propostas com maiores chances de sucesso podem ser aquelas que promovem a diversificação de usos da cidade, recuperando, de alguma forma, idéias especuladas por Debord na década de 1960. Embora estas idéias tenham servido de inspiração também

---

[15] *New Urbanism*. Disponível em http://www.newurbanism.org. Acessado em 1º de julho de 2006.

[16] *Brascan Century Plaza, projeto de Jorge Königsberger e Gianfranco Vannucchi.* Portal Vitruvius. São Paulo, *agosto* de 2003. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst91/inst91.asp. Acessado em 1º de julho de 2006.

[17] Ironicamente, termos como "mixed use space" estabelecem vínculos com tendências internacionais valorizadas pelo mercado imobiliário e, portanto, estão sujeitas às oscilações que caracterizam esse mercado. Com efeito, espaços multifuncionais foram comuns nas décadas de 1950 e 1960 e posteriormente foram abandonados pelo mesmo mercado que hoje os valoriza.

para os “mixed use spaces”, a sujeição às regras do mercado dependerá da forma como essa diversificação é proposta — como resposta às necessidades da sociedade e da cidade ou ao apelo dos empreendedores e consumidores.

Levando estas discussões para além dos limites de grandes cidades como São Paulo ou Rio de Janeiro, pode-se perceber que sua importância está no fato de que em cidades menores — como as cidades do litoral paulista — o processo de transformação da paisagem em objeto permanece aberto e sujeito a modificações pela ação da iniciativa privada, do poder público e da sociedade civil. Se nas metrópoles tomar a paisagem como objeto exige que se aceite um vocabulário que é próprio desse processo — do qual a iconografia publicitária é uma das extensões —, em cidades menores ainda parece possível adotar partidos diferentes, com linguagens diferentes e que conduzam a ações e resultados diferentes daqueles observados nas metrópoles. O exemplo das metrópoles pode ser mais um alerta do que um referencial, como tem sido. À medida que se adotam em cidades diversas os mesmos paradigmas adotados nas capitais, o resultado será invariavelmente o mesmo: a paisagem bidimensional dos anúncios e imagens de divulgação, a paisagem dos empreendedores imobiliários, a paisagem idealizada daqueles que buscam uma experiência cada vez menos improvável, cada vez menos disponível nas cidades.

Desenvolver estas discussões exige sair à rua, observar a cidade, vivenciá-la e perceber em que medida somos — nós, arquitetos — os principais responsáveis pelas transformações por que ela tem passado. Decerto não somos os únicos agentes dessas transformações e talvez não sejamos os mais preparados para isto, mas a nós se coloca a missão de compreendê-las, mesmo diante de uma paisagem que às vezes parece inconcebível, mesmo diante de fluxos e dinâmicas que se mostram grandes ou caóticos demais.

2.1 A paisagem como sistema

"Sistema" remete a elementos reunidos e organizados com o auxílio de meios artificiais — sejam eles a razão ou instrumentos de que o homem não dispõe na natureza. A existência de sistemas naturais, como os sistemas que compõem o corpo humano, não exclui o fato de que essa classificação é, *ipso facto*, artificial. Em outras palavras, tecidos, elementos e estruturas que funcionam conjuntamente constituem um sistema na medida em que lhes é aplicado um esforço analítico que não tem relação com sua natureza.

"Artifício" é o termo que explica a natureza dos esforços humanos no sentido de transformar a realidade original e criar ordem onde parece ser impossível encontrá-la. "Ordem" remete ao estabelecimento de relações inteligíveis entre objetos aparentemente desconexos e constitui, dentro do contexto aqui tratado, um dos atributos do sistema.

"Sistema", "artifício" e "ordem" são termos que podem ser usados para explicar as relações entre homem e ambiente. Estes termos ganham importância quando o homem começa a perceber diferenças entre aquilo que ele vê, quando ele se coloca diante da paisagem e passa a acreditar na possibilidade de estar fora dela e posicionar-se como observador num ponto qualquer de um espaço hipotético. Como sugere a definição do termo[18], não existe sistema sem um agente externo, organizador e observador.

Posicionar-se desta forma implica capacidades especiais. Inicialmente, a capacidade de ver numa condição diferente da dos demais observadores: o homem vê com os olhos e com a mente — ele seleciona com os olhos e organiza mentalmente os objetos numa ordem real ou imaginária. O homem não vê simplesmente, ele *interpreta*, apostando, evidentemente, na correlação entre interpretação e realidade a ponto de confundir sua interpretação com a realidade mesma.

Posicionar-se como observador implica, em segundo lugar, a crença na própria capacidade de modificar o objeto de observação — como o observador não é parte desse objeto, a modificação dele não implica riscos de modificar a si próprio. O

[18] Do latim *systéma*, conjunto de elementos, concretos ou abstratos, intelectualmente organizado (Dicionário Eletrônico Houaiss 2.0).

observador pode, assim, agir sobre o objeto observado e tendo a certeza da preservação de sua própria identidade.

Desnecessário aqui fazer a distinção entre *objeto* e *conjunto de objetos*. O sistema, como resultado do pensamento, pode ser vislumbrado independentemente da unidade do objeto. Uma esfera, por exemplo, pode ser separada em calotas, segmentos esféricos etc., que poderão ser reunidos e organizados conforme critérios diversos — inclusive não-geométricos.

"Sistema" também remete a um conjunto de elementos interdependentes, em que a alteração em uma parte causa alterações nas demais, alterando, por fim, todo o conjunto. Num sistema, "as ações estão subordinadas ao todo e aos seus movimentos, já que a partir de impactos individuais, o todo age sobre o conjunto dos seus elementos formadores, modificando-os" (AFONSO, 2006:35). Uma concepção sistêmica da paisagem implica, portanto, identificar nela as características comuns aos sistemas: unidade, ordem e hierarquia, interdependência, heterogeneidade, mutabilidade e movimento.

Como a esfera, a paisagem possui uma unidade. Esta unidade é visual — com um golpe de vista é possível apreender o horizonte, o mar, montanhas, árvores, pessoas e casas. A despeito da mutabilidade da paisagem, é possível observá-la como um conjunto constante — pode-se inferir que as montanhas observadas hoje estarão no mesmo lugar amanhã, já que nosso tempo não é o mesmo tempo de fenômenos como os que definem a morfologia de uma cordilheira ou a mudança das marés.

A unidade da paisagem também é factual, dada por sua continuidade, que permite os deslocamentos do corpo e do olhar, e pela continuidade de nossas vidas sobre esse tecido, conectadas à terra, ao ar, aos edifícios e a outros seres vivos. A mudança de um único desses elementos mudaria a totalidade da paisagem — assim como a exclusão de um único edifício transformaria a totalidade do *skyline* com centenas de edifícios.

Os limites desse unitarismo[19] tornam-se evidentes à medida que certas ações são desenvolvidas e resultam em divisões e cisões antes inexistentes. Sob um prisma ecológico isto é de fácil compreensão: se o esgoto de uma residência é despejado num rio e esse esgoto simplesmente desaparece, para longe da vista do proprietário, pode-

---

[19] Entendido aqui como a disposição de tomar a paisagem como uma unidade.

se imaginar que rios e residências fazem parte de domínios distintos e que é possível transferir elementos de um domínio a outro de forma mais ou menos estanque e segura pelo menos para o domínio onde se encontra o observador. Com a repetição do processo, constrói-se a idéia de que não apenas este como também outros processos podem funcionar dessa forma e logo o indivíduo não hesitará ao interferir na paisagem apostando que as conseqüências desses processos limitam-se àquilo que foi originalmente desejado. Em pouco tempo, essa idéia servirá de base para outras ações de transformação do ambiente. O unitarismo se desfaz à medida que idéias desse tipo são consolidadas.

O unitarismo é a característica mais ligada à idéia original de sistema, que não se limita aos estudos da paisagem. Um exemplo de interdependência na paisagem: reformas urbanas em cidades turísticas, que invariavelmente alteram o fluxo de turistas e as transformações — ambientais, sociais, urbanas etc. — decorrentes dessa atividade.

A paisagem possui mutabilidade e movimento, o que significa que, embora remeta ao aspecto (morfologia) do espaço em um determinado momento[20], a paisagem pressupõe a existência de um processo através do qual o espaço é produzido, processo este que continuará indefinidamente. Como este processo não é linear e as forças que geram o espaço não são distribuídas igualmente sobre ele, isto pressupõe também heterogeneidade.

Como todo sistema, a paisagem é dotada dessas características, que são mais ou menos perceptíveis conforme a importância dada a cada uma delas e a importância relativa às outras partes do sistema. Por exemplo, numa cidade grande é natural tomar avenidas e edifícios como elementos fundamentais para a estruturação da paisagem — em alguns casos a paisagem construída chega a ser mais importante do que a paisagem natural, uma vez que esta se torna cada vez menos visível e presente à medida que aquele é formado.

O conflito entre concepção sistêmica da paisagem e a forma como ela tem sido compreendida e transformada é o ponto de partida do livro “O Jardim de Granito”, de Anne Whiston Spirn (grifo meu):

---

[20] Adoto aqui a definição proposta por Miranda Maria Esmeralda Martinelli Magnoli, citada em AFONSO (2006:33): “Paisagem é o suporte físico no qual se estrutura a sociedade, cuja morfologia é resultante da interação entre a lógica própria dos processos do suporte (sistemas geológico e climático) e a lógica própria dos processos sociais e culturais (antrópico)”.

> *A crença de que a cidade é uma entidade separada da natureza, e até contrária a ela, dominou a maneira como a cidade é percebida e continua a afetar o modo como ela é construída. Esta atitude agravou e até causou muitos dos problemas ambientais urbanos. (...) A natureza tem sido vista como um embelezamento superficial, como um luxo, mais do que como uma força essencial que permeia a cidade. (...) A cidade precisa ser reconhecida como parte da natureza e ser projetada de acordo com isso.*[21]

Não é difícil reconhecer essa crença como base das intervenções que têm sido realizadas em diversas cidades brasileiras. Ainda que as particularidades de cada cidade sugiram ações diferentes, os pressupostos parecem não mudar. Por exemplo, a canalização de rios e córregos em São Paulo, o aterramento de mangues na Baixada Santista e a ocupação de morros e encostas no Rio de Janeiro são expressões de uma única postura em relação ao meio ambiente. A paisagem que se origina com essas ações reafirma a crença a que Spirn se refere — cidade e natureza como entidades separadas.[22]

Evidentemente, Spirn vai além dos lemas do movimento ambientalista, que com freqüência reduzem as discussões à necessidade e às formas de preservar os recursos naturais. A concepção sistêmica do ambiente urbano envolve, segundo a autora, reconhecer os elementos que compõem esse sistema: ar, terra, água, vida e ecossistema urbano. Ar, terra e água são a matéria-prima do ambiente urbano. Vida representa não apenas fauna e flora, mas também a presença e as ações humanas sobre o ambiente. Ecossistema urbano é o próprio sistema originado pela soma dos elementos anteriores, que é maior e mais complexo do que esta soma e que causará alterações naqueles elementos — o que, por fim, alterará todo o conjunto, repetida e ciclicamente.

As idéias presentes em "O Jardim de Granito" são especialmente válidas para o arquipélago de Ilhabela, lugar que possui uma cidade ainda em formação, cujos limites são bem definidos e, ao mesmo tempo, cujos recursos naturais ainda estão

---

[21] SPIRN, op.cit.:21

[22] "Natureza" não é usado aqui como sinônimo de "paisagem". É interessante aqui retomar a definição de paisagem tal como colocada anteriormente (v. nota 20). Contudo, no sentido em que Spirn utiliza o termo, "natureza" pode ser entendido como "paisagem natural", no sentido em que Milton Santos define esta expressão: "(...) paisagem natural é aquela ainda não mudada pelo esforço humano" (SANTOS, 1988:64). Obviamente, a definição tem limites; ainda nas palavras do geógrafo: "Se no passado havia a paisagem natural, hoje essa modalidade de paisagem praticamente não existe mais. Se um lugar não é fisicamente tocado pela força do homem, ele, todavia, é objeto de preocupações e de intenções econômicas ou políticas" (idem).

razoavelmente bem preservados. A insularidade de lugares como Ilhabela permite observar melhor o sistema que articula cidade e natureza e perceber de que modo a paisagem se forma, ainda que a cidade seja construída como — nas palavras de Spirn — "uma entidade separada da natureza".

A natureza é una — significa dizer que a unidade é um atributo de toda paisagem natural. Uma floresta possui limites, mas estes limites não são demarcados como num mapa. A passagem entre a floresta e o mar, por exemplo, pode ser marcada por restingas ou falésias. Uma falésia, por sua vez, pode ser limitada por mangues ou pelo mar. Cada um desses limites modifica-se com o tempo, o clima e a interação entre os seres vivos que aí habitam. Na natureza as interfaces maleáveis e permeáveis são mais comuns do que os limites rigidamente demarcados.

Os princípios que norteiam as ações humanas sobre o meio ambiente são: acessibilidade, concentração (ou polarização) e localização (AFONSO, 2006:104). Estas ações variam conforme as necessidades (cultivo de alimentos, construção de moradias etc.) e as possibilidades que o lugar oferece (uma ilha pode sugerir turismo, uma extensa planície pode ser adequada para agricultura ou para uma pequena cidade etc.). As possibilidades somadas podem constituir uma "vocação" do lugar, aquilo que o lugar oferece não apenas em razão de sua condição natural, mas também como conseqüência da forma como essa condição natural foi alterada até o presente — por exemplo, um mangue aterrado pode tornar-se área própria para construções, ou terras impróprias para determinados tipos de agricultura podem ser preparadas para culturas específicas. A paisagem urbana, como conseqüência da ação humana sobre a paisagem natural, é, portanto, o resultado da interação entre as necessidades e as possibilidades que o lugar oferece.[23] O êxito no suprimento dessas necessidades está relacionado à disponibilidade de recursos financeiros, tecnológicos e materiais. As necessidades incluem não apenas a elementaridade da alimentação e da moradia, mas também atividades decorrentes da complexidade da vida moderna.

A facilidade no suprimento das necessidades primordiais e o aumento da complexidade da vida moderna são fatores de distanciamento entre cidade e natureza. Aparelhos eletrônicos, por exemplo, propagam-se e tornam-se rapidamente foco de

---

[23] Como essas necessidades e possibilidades alteram-se com o tempo e com as próprias mudanças da paisagem, pode-se entender a paisagem urbana como um processo mais do que como um instantâneo — o que, evidentemente, não traz prejuízos para a noção de sistema tal como delineada até aqui.

atenção no cotidiano urbano. De maneira análoga, grandes empreendimentos imobiliários surgem como resposta às necessidades que poucas décadas atrás não existiam e passam a determinar a forma como a cidade se desenvolverá. Nos dois casos, há um aumento progressivo da demanda por tecnologia, matéria-prima e energia, o que implica o consumo cada vez maior de recursos naturais. Nos dois casos, como em muitos outros, a interação com a natureza, a conservação dos recursos naturais e o respeito à paisagem natural são submetidos a necessidades cuja relação com a realidade não é evidente.

2.2.1 Mercado imobiliário e turismo

Dois fatores contribuíram para que, a partir da década de 1950, o mercado imobiliário e o turismo se tornassem atividades econômicas importantes e bem sucedidas. Primeiramente, a prosperidade econômica e o desenvolvimento tecnológico, fatores de impacto decisivo sobre o desenvolvimento da indústria nacional e sobre a realização de obras de infra-estrutura, principalmente rodovias. Em segundo lugar, a disponibilidade de um patrimônio natural relativamente inexplorado e bem preservado, sobretudo no litoral brasileiro. Estes dois fatores — acessibilidade e potencial turístico — foram beneficiados ainda pelo impulso dado ao turismo em nível mundial a partir do segundo pós-guerra.[24]

Para muitas cidades, a construção civil e o turismo representaram a saída de uma época de subdesenvolvimento e cultura tradicional e a entrada em outra, desenvolvida e fortemente influenciada pela cultura e pelos modos de vida das capitais. Foi este o caso de muitas cidades do litoral brasileiro, sobretudo na região Sudeste. Cidades como Ilhabela, Paraty e Angra dos Reis têm em comum a perda progressiva da cultura caiçara e o crescimento urbano associado ao aumento da população e à ocupação desordenada. Os riscos inerentes ao turismo são destacados por Carmen Altés:

> *(...) el crecimiento económico impulsado por el mismo* [o turismo] *puede ir acompañado de impactos negativos ambientales y sociales a los que hay que prestar atención. Estos pueden atribuirse en parte a algunas características del sector, especialmente al hecho de que, en turismo, la producción y el consumo*

[24] "Entre los años 1950 y 2000 — un año record — el número de viajes internacionales pasó de 25 millones a casi 700 millones con una tasa media anual de crecimiento del 7%" (ALTÉS, 2006)

> *son inseparables, ocurren en el destino receptor, y utilizan su territorio como escenario de la actividad turística. En consecuencia, no sólo los impactos, sino también la capacidad de producción y la calidad de la misma, están influidas por: (i) el espacio disponible y la fragilidad de los recursos turísticos; (ii) El tipo de oferta turística y su correspondiente demanda; (iii) la dinámica de la interacción entre el turismo y otras actividades económicas; y (iv) la interacción entre turistas y residentes, que comparten espacios, infraestructuras y servicios.*[25]

Os riscos destacados no trecho acima surgem também das atividades relacionadas ao turismo, como, em muitas cidades turísticas, a construção civil e o mercado imobiliário como um todo.

Nos dois casos — turismo e construção civil — produção e consumo são processos que ocorrem no mesmo lugar, já que, obviamente, os produtos da construção civil — edifícios — não mudam de lugar para serem comercializados e consumidos em outra parte. De forma análoga, os produtos turísticos de uma cidade — o próprio turismo, com seus serviços de hotelaria, lazer e consumo — são elaborados, comercializados e consumidos num único lugar. Isto significa que os custos do consumo de recursos naturais necessários para essas duas atividades recaem necessariamente sobre a cidade onde elas se desenvolvem, o mesmo valendo para os custos do manejo dos despojos dessas atividades. Estes custos não são apenas financeiros; há custos sociais e ambientais que não podem ser calculados, porquanto eles se referem a bens que, uma vez perdidos ou danificados, dificilmente são recuperados.

Isto fica claro quando observamos o impacto que estas atividades têm sobre a paisagem. Diferentemente de atividades como agricultura e indústria, que se desenvolvem num domínio próprio, construção civil e turismo mesclam-se com a paisagem a um ponto em que se torna difícil distinguir a atividade e o lugar. Isto ocorre porque um dos objetivos do turismo e do mercado imobiliário é construir lugares; ambas as atividades apóiam-se no estabelecimento de ligações entre o consumidor (turista, proprietário de imóvel) e o produto (o ponto turístico, a casa de veraneio). Estas ligações nem sempre são físicas; imagens, conceitos e símbolos podem ser suficientes para criar e reforçar essa ligação.[26] Aliás, não é difícil perceber as vantagens de manter essas

---

[25] ALTÉS, 2006:3-4

[26] Alguns exemplos tornarão a idéia mais clara. No caso do turismo, isto se revela nos roteiros turísticos que evitam áreas mais pobres da cidade e/ou que se limitam aos pontos turísticos e às "paisagens de cartão postal". No caso da construção civil, isto se revela nas idéias de segurança e privacidade tão caras a condomínios fechados e shopping centers e tão propaladas nas peças publicitárias desses empreendimentos, como mostradas no capítulo anterior.

ligações num plano simbólico criado especificamente pelos agentes do mercado imobiliário e turístico: quanto mais desvinculadas da realidade as pessoas estiverem, maior a liberdade para modificá-la — e quanto mais modificada a paisagem natural, mais difícil é percebê-la, compreendê-la e estabelecer ligações com ela, reiniciando o ciclo de modificação.

Em outras palavras, mercado imobiliário e turismo criam as condições necessárias para seu estabelecimento e crescimento. A paisagem natural é um pré-requisito que, não raro, é posto em segundo plano tão logo essas atividades sejam estabelecidas. A importância das questões ambientais e paisagísticas é dada em função da possibilidade de elas se reverterem em benefícios para o turismo e para o mercado imobiliário, como diz Jorge Wilheim:

> *Ao examinar os projetos imobiliários que abundam em nossos jornais, noto que ultimamente a cor verde predomina: oferece-se à venda a paisagem vista da janela — um parque longínquo ou o jardim, por vezes bem elaborado, que constituirá o verde privativo de quem pode. Recentemente até se oferece um simulacro de vida urbana, ao propor-se — imaginem! — uma rua, como aquelas de verdade — lembram? — em que as crianças se conheciam e brincavam; agora, porém, rua privativa, também para quem pode. (...) Simulacro de paisagem urbana, simulacro da sociedade reduzida a condôminos, simulacro de cidade. Parece que o mercado, mesmo usando sua mão escondida (...) ainda não conseguiu apagar a lembrança de que a propriedade a ser vendida se situa numa cidade real, gerando um simulacro, exclusivo e excludente. Não nego a demanda por segurança que está na sua origem, mas questiono a falta de criatividade das soluções.*[27]

Não se trata apenas de uma crise de criatividade, como assinala Wilheim, trata-se principalmente de uma *crise de realidade*. Alterações cada vez mais profundas na paisagem natural dificultam a percepção da unidade entre cidade e natureza e, conseqüentemente, criam uma distância que na realidade não existe. No lugar da realidade, simulações de uma paisagem idealizada.

Os problemas da idealização da paisagem e da construção de simulacros desvinculados da realidade são evidentes. Alguns exemplos foram mostrados no

---

[27] WILHEIM, Jorge. *Mão escondida projeta arquitetura medíocre*. O Estado de São Paulo, São Paulo, 2 de julho de 2008. Opinião, p.2.

capítulo anterior, onde é clara a relação entre idealização e os anúncios publicitários de empreendimentos imobiliários. Outro exemplo dos problemas da idealização da paisagem está contido na expressão *tragédia natural*.

Em março de 1967, chuvas fortes causaram uma série de deslizamentos que trouxeram muitos prejuízos materiais e humanos para a cidade de Caraguatatuba; o fato marcou a história do município e da região. Mais recentemente, na primavera de 2008, o estado de Santa Catarina também foi atingido por enchentes e deslizamentos decorrentes de chuvas fortes. Estes fatos não são diferentes de tantos outros que ocorrem em várias partes do Brasil. Em todos eles, a população e a imprensa tendem a interpretá-los como *tragédias naturais*; fala-se que o lugar foi *vítima* de um fenômeno natural e que *sofreu* suas conseqüências. Implícita nessa interpretação está a idéia de que a cidade é um corpo independente e que a natureza (as condições naturais do solo, o clima, o regime de chuva, rios e córregos) constitui outro corpo, igualmente independente. Construir uma casa nas margens de um rio ou numa encosta cuja estabilidade é desconhecida torna-a suscetível às oscilações desse rio e às movimentações dessa encosta, apenas para citar dois exemplos comuns a muitas cidades brasileiras. As *tragédias naturais* são a prova da união indissolúvel entre cidade e natureza e, ao mesmo tempo, da ignorância em relação à forma como essa união se materializa.

2.2.2 Litoral, questões fundiárias e ambientais

No Brasil, o litoral deve ser entendido como o território do turismo por excelência. A questão da posse da terra e do impacto do mercado imobiliário sobre o meio ambiente costeiro é conseqüência direta do mercado turístico, das atividades que dele decorrem e de suas oscilações.

Além da postura idealista com relação à paisagem natural e ao processo de construção da paisagem urbana, como assinalado nos capítulos anteriores, mercado imobiliário e turismo têm em comum o fato de se basearem na idéia de que é possível possuir um lugar, um espaço ou uma paisagem. O mercado imobiliário é especialmente bem sucedido na propagação dessa idéia — muros, sistemas de vigilância, documentos e burocracia eliminam dúvidas sobre as pessoas ou grupos aos quais um lugar pertence e aos quais ele não se destina.

O turismo, como atividade organizada, também se baseia na possibilidade de possuir ou vender um lugar. A relação de posse é, aqui, necessariamente diferente daquela observada no mercado imobiliário, já que o produto comercializado não é uma casa ou um terreno, mas *uma experiência*. Mesmo assim, esta experiência é dotada de qualidades semelhantes às dos produtos imobiliários: exclusividade, distinção, segregação. Para ser completa, a experiência turística deve ser exclusiva e única e, conseqüentemente, deve causar a impressão de que o turista é dono daquele lugar ou, pelo menos, que aquele lugar foi especialmente preparado ou reservado para recebê-lo.

As possibilidades de modificar um lugar e as ações efetivas para mudá-lo dependem diretamente da noção de posse. Ainda que o homem não se sinta dono do lugar, está embutida nessas ações uma hierarquia bem clara — o homem submete o lugar à sua vontade e ao mesmo tempo evita os limites que o lugar tenta lhe impor.

Há, além disso, o fato de que muitas partes da costa brasileira observaram uma ocupação tardia. Numa época de notável desenvolvimento tecnológico e infra-estrutural ainda havia lugares absolutamente intocados no litoral. A disponibilidade de terras virgens associada à abertura súbita dos acessos a essas áreas fez com que a ocupação ocorresse rapidamente e sem controle. Era necessário, nessas circunstâncias, ocupar a terra disponível e fazer ecoar o mesmo tipo de especulação que já era comum nos grandes centro urbanos — em outras palavras, era necessário explorar e aproveitar os benefícios potenciais dessa exploração, antes que eles se esgotassem.

A conjugação entre turismo e mercado imobiliário e suas conseqüências na conformação da paisagem das cidades do litoral brasileiro foi assinalado por MACEDO (1996):

> [Os padrões de urbanização adotados no litoral brasileiro] *são apontados como os principais fatores de destruição dos recursos paisagísticos e ambientais existentes na linha costeira, pois os diversos ecossistemas costeiros (...) são extremamente suscetíveis à urbanização e quando fragmentados e drasticamente subdivididos tendem a desaparecer. Do mesmo modo, os recursos cênicos litorâneos, que são também sempre ambientais (...), ao serem ocupados e transformados, têm muitas vezes totalmente eliminadas as características que geraram sua ocupação, com uma grande e definitiva perda de suas qualidades paisagísticas iniciais.*

Os inúmeros problemas que surgiram após o início desse processo estão relacionados principalmente à sua intensidade e à natural fragilidade dos ecossistemas costeiros. O rápido crescimento populacional foi acompanhado, logicamente, de uma ampla ocupação das terras disponíveis. Através deste processo, as cidades mais antigas da costa brasileira — como Santos ou Rio de Janeiro — foram adensadas; cidades quase tão antigas quanto essas, mas sem urbanização significativa, foram ocupadas de forma desordenada e espontânea — como as cidades do litoral norte paulista. Como destacado por MACEDO (1996), esse processo altera e às vezes elimina as qualidades que o originaram, o que torna necessário buscar novas áreas ainda dotadas daquelas qualidades originais. Isto faz com que a expansão urbana seja um processo contínuo e desorganizado, pautado principalmente pelo mercado imobiliário e, conseqüentemente, pela necessidade que as empresas do setor têm de recuperar e ampliar seus investimentos. Não houve, pelo menos até o estabelecimento recente da obrigatoriedade dos planos diretores em algumas cidades, ações conjugadas entre a iniciativa privada e o poder público, tampouco uma visão global e planejadora por parte das empresas do setor de construção civil.

Predomina nestas cidades a atitude exploradora e distante das necessidades de sustentar o desenvolvimento e o crescimento urbano em longo prazo e de proporcionar condições mínimas de preservação ambiental e de vida às respectivas populações. As conseqüências dessa atitude são evidentes. Inicialmente, ela torna cada vez mais intensa e mais danosa a ocupação desordenada. Em seguida, ela aumenta a necessidade por ordenação urbana, ao mesmo tempo que a torna cada vez mais difícil de realizar. Por fim, ela aumenta a pressão sobre as áreas e os recursos naturais que resistiram à ocupação descontrolada do litoral. Não há uma relação temporal fixa entre essas conseqüências, isto é, elas podem acontecer paralelamente, umas antes, outras depois; por exemplo, a pressão sobre áreas remanescentes surge tão logo as áreas já ocupadas apresentem sinais de degradação, independentemente de seu grau. A simples configuração de certas áreas como “virgens”, em contraste com as áreas já ocupadas, basta para que se inicie o processo de ocupação dessas áreas e especulação em torno delas.

Muitas vezes esse processo é iniciado pelos próprios proprietários de terras — aqueles que serão os mais prejudicados caso o processo seja bem-sucedido. Com o intuito de garantir a qualidade e a rentabilidade de suas terras, recorrem a procedimentos que lhes trazem benefícios ilusórios ou momentâneos e que acelera a degradação do entorno. Este é o caso dos inúmeros condomínios fechados, tão comuns

nas cidades turísticas do litoral brasileiro: cercar uma propriedade, homogeneizá-la conforme um padrão de ocupação e oferecê-la para um segmento específico da sociedade são ações que criam contrastes crescentes. A demarcação de um espaço interior configura um espaço exterior e os problemas surgem à medida que se criam limites físicos, sociais e econômicos para acessá-lo ou para sair dele.

Estes problemas foram assinalados no trabalho de Teresa Pires do Rio Caldeira, intitulado "Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo" (CALDEIRA, 2000). Nele a autora mostra as relações entre violência urbana e a forma como condomínios fechados e construções muradas têm sido usados para lidar com esse problema, sem, no entanto, obter êxito nisso. Caldeira prossegue mostrando que muitas vezes essas soluções — que constituem, nas palavras da autora, uma "estética da segurança" — acentuam os problemas que pretendiam solucionar, por aumentarem as distâncias físicas e sociais entre os espaços murados e seu exterior.

A relação indicada por Caldeira na região metropolitana São Paulo — área que constitui o objeto de estudo da autora — não é diferente daquela observada nas cidades litorâneas. Ainda que muitas dessas cidades não enfrentem os problemas de violência urbana comuns na Grande São Paulo, é comum adotar nelas soluções semelhantes às desta região. Isto pode ser explicado pelo fato do principal consumidor dos produtos imobiliários nas cidades litorâneas ser precisamente o turista que vem das grandes cidades. Portanto, é natural que se adotem soluções arquitetônicas, urbanísticas e publicitárias que atendam às expectativas de consumidores acostumados a uma estética que crie uma idéia de segurança, conforme assinalado por Caldeira.

Outra explicação possível para a adoção de soluções típicas das regiões metropolitanas em cidades do litoral brasileiro pode estar associada ao fato das incorporadoras simplesmente não conhecerem estas cidades. Se é possível construir e comercializar imóveis sem o trabalho de conhecer a rotina, os costumes e a cultura desses lugares (fatores que certamente trariam influências positivas a esses empreendimentos), será esta a postura adotada.

A reportagem de capa da revista Veja São Paulo de 6 de fevereiro de 2008 destacava o grande crescimento do mercado imobiliário nas cidades do litoral paulista. Além da proliferação de arranha-céus em cidades da Baixada Santista, a matéria destacava também a modernização e a supervalorização dos empreendimentos no

litoral norte paulista. Nesta região, aliás, a ampliação do mercado imobiliário prossegue atrelada às suas qualidades naturais. Conforme mostra trecho da reportagem:

> *A bandeira da proteção ao meio ambiente tremula em quatro dos principais lançamentos imobiliários de Ilhabela. Além de dar às empresas uma imagem de amigas da natureza — e servir de argumento extra para os corretores —, a sustentabilidade tornou-se central na cidade por uma questão de sobrevivência. (...) As incorporadoras, numa bela estratégia de marketing, aproveitaram a lei para atrair a freguesia. "Quem compra em Ilhabela presta bastante atenção na questão ambiental", analisa Luiz Paulo Pompéia, diretor da Embraesp.* [28]

Assim, meio ambiente não é apenas um item que torna melhores as condições de utilização do empreendimento, mas também um item que o valoriza independentemente da influência real desse item sobre características mais palpáveis, como as dimensões do imóvel e sua localização. Com efeito, muitas compras são realizadas com base em *folders* e imagens que não correspondem à realidade desses empreendimentos.[29] Isto reforça a idéia de que o mercado imobiliário é pautado por elementos semelhantes àqueles existentes em outras formas de consumo, embora suas conseqüências para a formação das cidades sejam muito mais amplas.

Este fenômeno de sobreposição e substituição da realidade por uma idéia que se faz dela estende-se a toda a cidade, para além dos domínios desses empreendimentos. Como se verá no capítulo 3.2, que trata especificamente da problemática ambiental e paisagística diante do crescimento do mercado imobiliário em Ilhabela, a idéia que se faz de um paraíso pronto para receber o turista e o veranista atinge não somente os consumidores potenciais, mas toda a população, alterando intensa e negativamente a compreensão que se tem de um espaço.

---

[28] *Um castelinho para chamar de seu*. Veja São Paulo, nº5 – ano 41. 6 de fevereiro de 2008.

[29] Exemplo disso é o *Yacamin*, condomínio fechado em construção na região sul de Ilhabela. Muito antes do início efetivo da construção das unidades residenciais, boa parte delas já havia sido vendida, conforme revelam os corretores com quem conversei para este trabalho.

Parte 3

O Arquipélago e o município

3.1 Evolução e condicionantes urbanas

3.2 Mercado imobiliário e turismo

3.2.1 Condomínio Palmares

3.2.2 Condomínio Ponta da Figueira

3.2.3 Condomínio São Mathias

3.2.4 Condomínio Sobreomar

3.2.5 Análise comparativa

3.3 Plano Diretor e poder público

3.4 Sociedade

3.1 Evolução e condicionantes urbanas

A década de 1960 marca o início da formação urbana de Ilhabela. Até então a cidade era formada por vilarejos caiçaras separados, distribuídos no mesmo ritmo das pequenas enseadas que constituem a costa leste da Ilha de São Sebastião. A ligação entre cada vilarejo era feita pelo mar, nas canoas caiçaras, ou por terra, em trilhas que eram percorridas a pé. O centro da cidade — hoje centro turístico e histórico — reunia o pouco comércio existente na época e dispunha de um trapiche que fazia as vezes de porto de escoamento dos produtos produzidos no arquipélago — mormente peixe e farinha (SIMÕES, 2005).

A malha viária começa a se formar a partir do estabelecimento do serviço de travessia marítima, em 1958. Com as balsas os primeiros veículos tiveram condição de chegar ao município e as antigas trilhas dos caiçaras foram alargadas para receber esses veículos. Em 1963 é estabelecida a primeira linha de ônibus urbano, ligando a Barra Velha (onde se situa um dos terminais do serviço de balsas até hoje) ao centro da cidade (ou Vila), perfazendo um total de aproximadamente 7 km de vias públicas (SIMÕES, 2005).

O serviço de balsas era parte de um processo de abertura do litoral norte paulista para o restante do Estado de São Paulo. Até o final da década de 1950 a região era bastante isolada e inacessível. Em 1955 é criado o porto de São Sebastião, que viria a funcionar plenamente em 1963. Ao longo da década de 1960 a Petrobrás constrói o Tebar (Terminal Almirante Barroso), para o transporte de petróleo e derivados e nesse mesmo período são consolidadas as ligações rodoviárias à região — Rodovia Rio-Santos (parte da rodovia federal BR 101) e Rodovia dos Tamoios, que liga o litoral norte ao Vale do Paraíba.[30]

A acessibilidade foi decisiva para o início do turismo na região, inclusive em Ilhabela. Com ela vieram os primeiros turistas da capital paulista e do Vale do Paraíba, atraídos pelas belezas naturais da região.[31] Em seguida vieram os veranistas, à medida

---

[30] Companhia Docas de São Sebastião. Disponível em http://www.portodesaosebastiao.com.br/historia.shtml. Acessado em 4 de outubro de 2007.

[31] Naturalmente, o advento do turismo deve ser compreendido num âmbito nacional, não apenas regional. Além do potencial natural existente no litoral norte, as duas décadas de desenvolvimento e consolidação do turismo na região — 1960 e 1970 — coincidem com períodos de acentuada prosperidade econômica em todo o país ou são precedidas por esses períodos, o que ajuda a explicar a ascensão do turismo como

que alguns turistas decidiam adquirir imóveis e facilitar suas viagens freqüentes para o arquipélago.

O *veranismo* é um dos fenômenos mais importantes para a compreensão da evolução urbana de Ilhabela. O termo não é usual, mas expressa a tendência que muitos turistas têm de adquirir imóveis nas cidades que são seus destinos mais freqüentes para viagens de lazer, sobretudo no verão, o que facilita essas viagens e torna desnecessário o uso de hotéis e pousadas. CUNHA (2001) estabelece o termo e explica os problemas relacionados a ele ao tratá-lo no contexto da elaboração do Plano Diretor de São Sebastião, cidade vizinha de Ilhabela (grifos meus):

> *Em 1992, o plano municipal de turismo já levantara essa discussão, diferenciando o que seria o "veranismo", ou busca das residências de veraneio para compra ou aluguel. Este estudo mostrava que esta opção se afirmara historicamente, aproveitando a oferta do produto sol e praia e as facilidades de acesso, acarretando benefícios econômicos, mas também vários custos sociais e ambientais. O veranismo é um turismo fortemente sazonal, concentrando na temporada de verão, e em alguns feriados, grandes fluxos de turistas que usualmente superam largamente a oferta local de infra-estrutura e serviços. A permanência no tempo deste perfil de utilização dos equipamentos turísticos gera distorções de preços e descontinuidade das vagas de trabalho, dificultando mesmo o desenvolvimento de uma indústria do turismo. Do ponto de vista ambiental, estes períodos, em que a população do local se multiplica muitas vezes, acarretam os problemas típicos do chamado turismo de massa, com geração de poluição, descaracterização dos lugares, perda de referências culturais e perda progressiva da própria atratividade. O Plano Diretor incorporava esta visão crítica sobre o veranismo, alertando para a tendência de um uso extensivo do território para atividades imobiliárias, o que além de certos limites razoáveis acarreta uma série de impactos indesejáveis.*

Embora, como visto antes, a formação da cidade tenha começado com transformações regionais ocorridas a partir da década de 1960 e com o advento do turismo, o processo de formação da cidade só ganha ritmo com o início do veranismo, a partir da década seguinte. Através do veranismo a cidade expande seus limites, forçando a expansão da malha viária e da infra-estrutura urbana. O processo, comum a

---

atividade economicamente relevante não apenas em Ilhabela e nas cidades vizinhas, mas em grande parte do litoral brasileiro. Foi essa prosperidade econômica que permitiu a realização de obras de infra-estrutura básica, como as rodovias que dão acesso ao litoral norte paulista.

diversas cidades em que o turismo é atividade econômica expressiva, pode ser resumido da seguinte forma:

1) À medida que o turista aumenta a freqüência de suas viagens para um destino fixo, aumenta também seu interesse em facilitar as viagens para esse lugar, seja reduzindo custos ou tornando-o menos dependente dos serviços usualmente oferecidos aos turistas, como hotéis e pousadas. A forma mais comum e prática de obter essa facilidade é estabelecer uma segunda residência na cidade para onde viaja.

2) A partir daí o turista tem três opções distintas. A primeira é adquirir um terreno e construir sua segunda residência, cumprindo, obviamente, todas as etapas necessárias para concluir a construção. A segunda é adquirir uma residência já pronta. A terceira opção é a locação de um imóvel. Como os turistas que optam pelo veranismo estão acostumados aos altos custos do turismo praticado em Ilhabela e possuem recursos financeiros para tal, a maioria prefere investir na construção de uma residência própria a comprá-la pronta ou alugá-la.

3) Como o fluxo de turistas e o interesse pelo veranismo têm sido crescente nas últimas três décadas, as casas de veraneio têm sido os grandes propulsores do mercado de construção civil em Ilhabela, fazendo com que esta atividade seja relevante para boa parcela da população há aproximadamente três décadas.

4) Obviamente, a rentabilidade econômica tem custos e exige investimentos materiais e humanos. No caso de Ilhabela — como na maior parte do litoral paulista — isto significou transformar a paisagem e importar mão-de-obra.

5) A transformação da paisagem deu-se à medida que os turistas buscavam localizações cada vez mais exclusivas para sítios e construções. A busca pela "vista para o mar" e pelo imóvel "pé na areia" tem limites óbvios que nem sempre têm sido respeitados. De um lado, as encostas são cada vez mais ocupadas, aumentando a pressão sobre os limites do Parque Estadual. De outro lado, costões rochosos são ocupados ilegalmente.[32] Nos dois casos a paisagem serve a interesses particulares que quase nunca correspondem aos interesses públicos.

---

[32] *Obras nas costeiras dilapidam o nosso patrimônio paisagístico*. Canal Aberto. Ilhabela, 11 de maio de 2007. Disponível em http://www.jornalcanalaberto.com.br/index.php?pagina=materias&cod_editoria=32&cod_materia=111. Acessado em 19 de maio de 2007.

6) A transformação da paisagem nos sítios mais centrais e o crescimento populacional e urbano desordenado alteram a condição original da cidade. Isto causa a desvalorização desses sítios e faz com que os veranistas procurem sítios cada vez mais afastados do tecido urbano original. Na década de 1970, conforme relataram algumas das pessoas entrevistadas para este trabalho, a cidade se estendia apenas entre os bairros da Barra Velha e de Santa Teresa, ao longo de uma faixa de 7 km; hoje esses limites já não existem mais e a cidade estende-se por cerca de 42 km de costa.

7) A importação de mão-de-obra fez-se necessária à medida que a pequena população local mostrou-se insuficiente para atender as demandas proporcionadas pela construção das residências de veraneio. Na década de 1970 os migrantes começaram a chegar, suprindo a necessidade por mão-de-obra não-especializada. A migração fez com que a população crescesse aceleradamente, passando de cerca de 7 mil habitantes em 1980 para mais de 23 mil em 2007 (SCIFONI, 2006). O intenso crescimento populacional levou à ocupação desordenada, conseqüência direta da incapacidade do poder público local estabelecer qualquer controle sobre o processo (1980 e 1990); a ocupação desordenada, por sua vez, aumentou o consumo de recursos naturais, os problemas de poluição ambiental e os danos à paisagem (SCIFONI, 2006).

Outro problema associado ao veranismo diz respeito às ligações entre o indivíduo e o lugar. O veranista vive sob a condição ambígua de habitar uma cidade diferente daquela com que tem ligações e onde pratica o turismo; ele paga impostos em Ilhabela e visita esta cidade com freqüência maior do que a da maioria dos turistas. Muitos veranistas têm planos de se mudar definitivamente para Ilhabela, fazendo da casa de veraneio sua residência principal. À primeira vista estas características podem ser positivas, mas, observadas atentamente, pode-se notar que elas não dependem apenas dos atrativos de Ilhabela, mas principalmente da aversão ou descontentamento do indivíduo com o lugar onde vive. Em outras palavras, o que leva tantos veranistas a fixar moradia em Ilhabela não são apenas as particularidades da cidade, suas belezas naturais e modo de vida relativamente tranqüilo; são também os problemas urbanos das cidades de origem desses veranistas — mormente cidades grandes do Estado de São Paulo, como São Paulo, São José dos Campos, Santos, Campinas etc. A ligação do veranista com Ilhabela é, portanto, contingencial, decorrente de uma condição

transitória, nem sempre restrita às qualidades particulares do arquipélago. Logo, sua ligação com Ilhabela também pode ser contingencial, transitória e determinada pelos mesmos fatores que determinam, por exemplo, o turismo de massa.

Há, além disso, o fato de que a maioria dos veranistas não participa das decisões do município — seja por não votar em Ilhabela, seja por simples desinteresse. Se considerarmos que em muitos bairros existe forte predominância de casas de veraneio sobre casas com moradores fixos, podemos inferir que as ações públicas nesses lugares são planejadas e desenvolvidas praticamente sem participação popular, o que invariavelmente traz problemas não apenas para aquele bairro, como também para toda a cidade. A ausência de participação popular nas questões urbanas mais elementares faz com que a cidade seja encarada e construída como uma reunião de zonas urbanas desconexas, quando, obviamente, isto não corresponde à realidade.

A ausência do veranista na definição das ações públicas não implica, evidentemente, que as áreas onde predominam casas de veraneio não sejam devidamente atendidas pela municipalidade. Apesar disso, o que ocorre em alguns casos é que a definição dessas ações é influenciada pelos próprios empreendedores conforme a importância do empreendimento para o bairro ou para a cidade. Em alguns empreendimentos, corretores de imóveis também atuam como administradores, representando os interesses dos proprietários junto à Prefeitura Municipal. Mesmo nestes casos, é patente a pouca participação dos veranistas nas questões locais.[33]

Além do veranismo, outro fator importante na evolução urbana de Ilhabela tem sido a migração. Como dito anteriormente, a migração é conseqüência direta do turismo: com o aumento do número de turistas em Ilhabela, aumenta também o número de veranistas e a demanda por mão-de-obra para atender a esses dois grupos. O migrante diferencia-se do veranista por dois motivos:

1) Enquanto o veranista passa a morar em Ilhabela atraído por melhores condições de vida — tomadas de uma forma ampla — e essa mudança baseia-se principalmente em sua condição anterior (turista), o migrante muda-se para Ilhabela em busca de melhores condições econômicas e

[33] O *Movimento Nossa Ilha mais Bela* é uma clara iniciativa no sentido de modificar isso. Criado em 2006 por iniciativa da ONG *Instituto Ilhabela Sustentável* e inspirado no *Movimento Nossa São Paulo*, o *Movimento Nossa Ilha Mais Bela* tem tido êxito em seus esforços para reunir veranistas, moradores e turistas na discussão dos principais problemas do município.

profissionais — entendidas aqui em sentido estrito. Por esse motivo, o migrante não chega a praticar turismo em Ilhabela e conhece muito pouco a cidade antes da mudança definitiva. Ele vem movido por preocupações que têm pouca ou nenhuma relação com Ilhabela.

2) A renda média do migrante é visivelmente menor do que a renda média do turista e do veranista. Isto permite deduzir que o migrante muda-se para Ilhabela sem o respaldo de reservas financeiras e de uma carreira bem constituída. Em outras palavras, enquanto o veranista muda-se para Ilhabela com o objetivo de dar novo rumo a uma vida profissional bem sucedida ou de encerrá-la numa aposentadoria, o migrante muda-se com a intenção de iniciá-la, principalmente por causa das poucas perspectivas econômicas e sociais em sua cidade de origem.[34]

Por conta disso, a migração constitui um fator de grande influência sobre o desenvolvimento urbano de Ilhabela e, conseqüentemente, de transformação da paisagem local. A vida que o migrante encontra em Ilhabela invariavelmente é melhor do que aquela que ele possuía em sua cidade de origem — geralmente o norte de Minas Gerais e o interior do sul da Bahia, regiões social e economicamente menos desenvolvidas que o litoral norte paulista.

Os extremos sul e norte da cidade têm sido ocupados por casas de veraneio, exatamente por qualidades que tornam essas zonas exclusivas e interessantes para o mercado imobiliário. Há, no entanto, bairros em que há forte predomínio de migrantes e outros em que predominam as casas de veraneio, embora não seja rara a coexistência dos dois grupos.

[34] Essa idéia apóia-se também nas informações colhidas nas entrevistas realizadas para este trabalho.

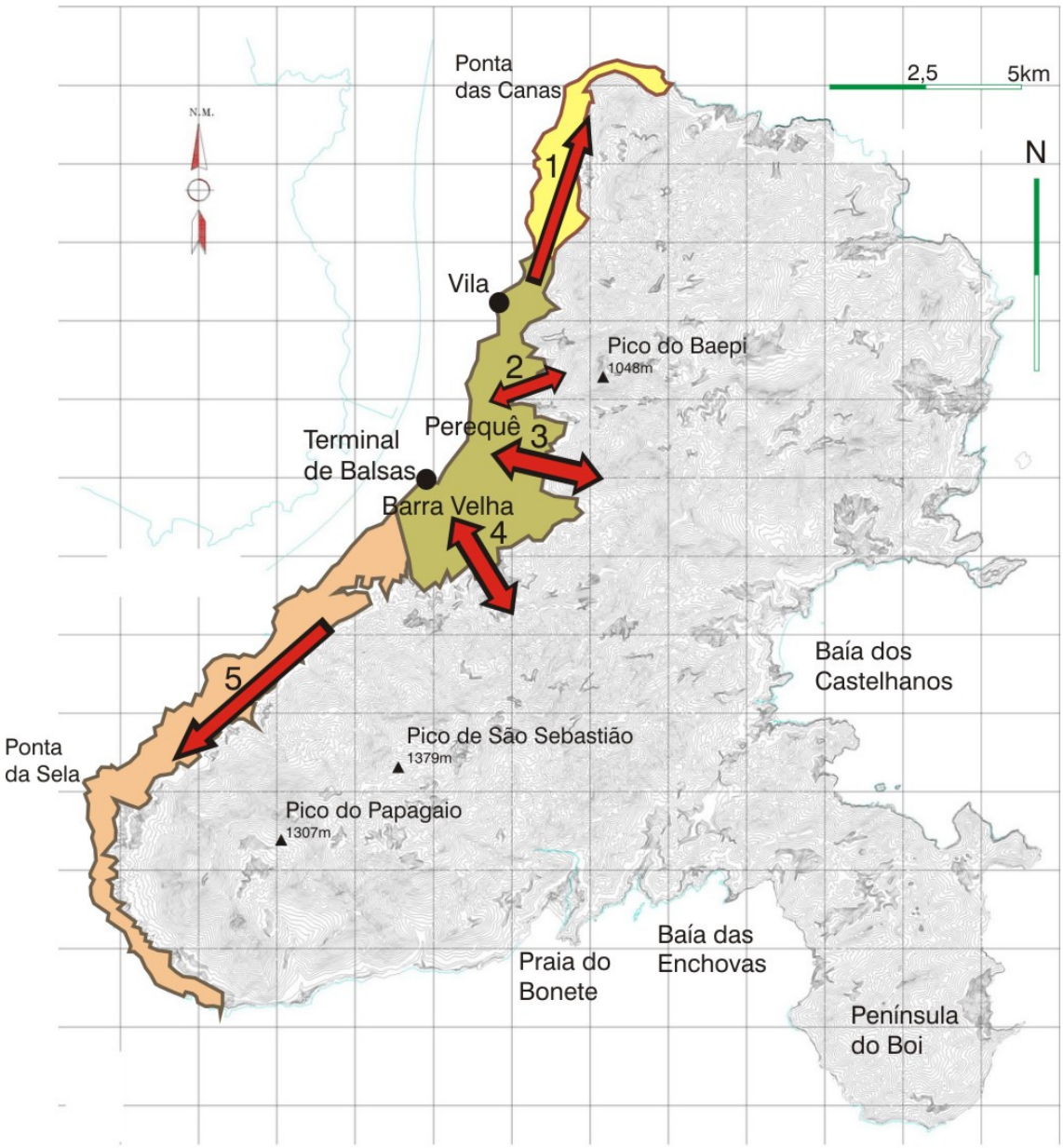


Fig. 3.1 — Evolução urbana e principais linhas de crescimento de Ilhabela.

A figura 3.1 ilustra o fato de que, embora a Vila tenha sido o núcleo urbano original, todo o crescimento da cidade tem como origem a região que corresponde aos bairros do Perequê e Barra Velha. Ao longo das últimas décadas o Perequê tornou-se o centro comercial e administrativo do município; a Barra Velha cresceu rapidamente em decorrência da migração. As linhas 1 e 5 representam a tendência que o mercado imobiliário tem de buscar áreas próximas da orla, já que esta característica aumenta o valor dos imóveis. Por este motivo elas se estendem nas direções norte e sul da cidade, buscando áreas que ainda possuem esses atributos e, ao mesmo tempo, afastando-se das áreas urbanas mais problemáticas. Sob certos aspectos, pode-se dizer que as linhas 1 e 5 simbolizam forças centrífugas do crescimento urbano de Ilhabela.

As linhas 2, 3 e 4 decorrem do adensamento do Perequê e da Barra Velha e estão relacionadas à ocupação desordenada. São áreas menos cobiçadas pelo mercado imobiliário, embora aí também sejam comuns as casas de veraneio e alguns empreendimentos imobiliários e turísticos significativos (como loteamentos, hotéis e pousadas). A disponibilidade de serviços, a concentração de estabelecimentos comerciais e o fato mesmo desses bairros já terem uma densidade significativa têm sido os principais fatores que levam as linhas 2, 3 e 4 a terem uma ação dupla sobre o crescimento da cidade: ao mesmo tempo que forçam a expansão para cotas planialtimétricas cada vez maiores, estimulam o adensamento dos dois bairros que lhes deram origem e dos bairros vizinhos, como Itaguassu e Reino.

Os bairros mais pobres de Ilhabela são os que mais possuem migrantes; além da Barra Velha, são eles: Itaguassu, Itaquanduba, Reino e Água Branca. Não são bairros periféricos, mas são os mais afastados da orla e os menos providos das qualidades procuradas pelos turistas e veranistas, inclusive cênicas. Como a ocupação desordenada está quase sempre ligada ao crescimento populacional decorrente da migração, o adensamento desses bairros tem causado os seguintes problemas:

1) Pressão sobre os limites do Parque Estadual de Ilhabela. À medida que as construções se aproximam dos limites do Parque, aumenta também a pressão para que esses limites sejam desrespeitados.

2) Aumento do consumo de recursos naturais e da poluição ambiental. Como a ocupação desordenada implica ligações de água clandestinas e despejo irregular de esgoto, isto ao mesmo tempo consome as nascentes (todas elas situadas dentro do Parque Estadual) e polui rios, córregos e praias de Ilhabela. As conseqüências disso vão além do abastecimento de água do município. Trata-se, como mostrarei adiante, de uma questão mais séria e abrangente, que envolve aspectos sociais, ambientais e econômicos.

3) Alteração da paisagem das encostas, o que às vezes é feito com a ajuda de cortes irregulares da vegetação nativa e de queimadas.

Veranismo e migração criam as demandas que efetivamente transformam a cidade de Ilhabela e a fazem expandir-se. O elemento comum desses dois fenômenos é o turismo, sem o qual a cidade teria permanecido isolada do resto do Estado de São Paulo, a exemplo do que ocorre com raras localidades que ainda permanecem ainda

pouco habitadas no litoral paulista. A correspondência entre esses fenômenos e a morfologia urbana de Ilhabela pode ser observada de diversas formas. Além da distribuição dos bairros na cidade e as características de cada um deles, veranismo e migração determinam e são condicionados pelo mercado imobiliário, pelas políticas urbanas desenvolvidas pelo poder público e pela paisagem de Ilhabela.

Além do veranismo e da migração, os fatores mais importantes na definição da morfologia urbana de Ilhabela são, sem dúvida, sua insularidade, a topografia acidentada e o Parque Estadual de Ilhabela. A insularidade de Ilhabela pressupõe limites rígidos e acesso rodoviário difícil e único. A topografia acidentada torna muitos sítios inviáveis (técnica e economicamente) para a construção e expansão urbana. O Parque Estadual de Ilhabela transforma boa parte do arquipélago em área de preservação permanente e faz com que o crescimento da cidade seja linear e restrito a uma faixa relativamente próxima da orla.

Se o veranismo e a migração são as forças propulsoras do crescimento urbano de Ilhabela, são estes três fatores — insularidade, topografia e Parque Estadual — que modelam a cidade à medida que ela cresce. A evolução urbana de Ilhabela pode ser compreendida como resultado da interação entre forças propulsoras e forças modeladoras.

O caso do Morro dos Mineiros ajuda a ilustrar essa relação. Como o nome sugere, trata-se de um sub-bairro do bairro do Itaguassu onde a maioria dos moradores é de migrantes, situado a aproximadamente 2 quilômetros da Vila (centro histórico e turístico de Ilhabela). O Morro dos Mineiros forma-se a partir da década de 1980, quando o turismo e a construção civil já estão consolidados como as atividades econômicas mais importantes para o município. Entre os bairros cuja origem está relacionada com o turismo, a construção civil e o crescimento populacional, o Morro dos Mineiros é o mais antigo (fig. 3.2).

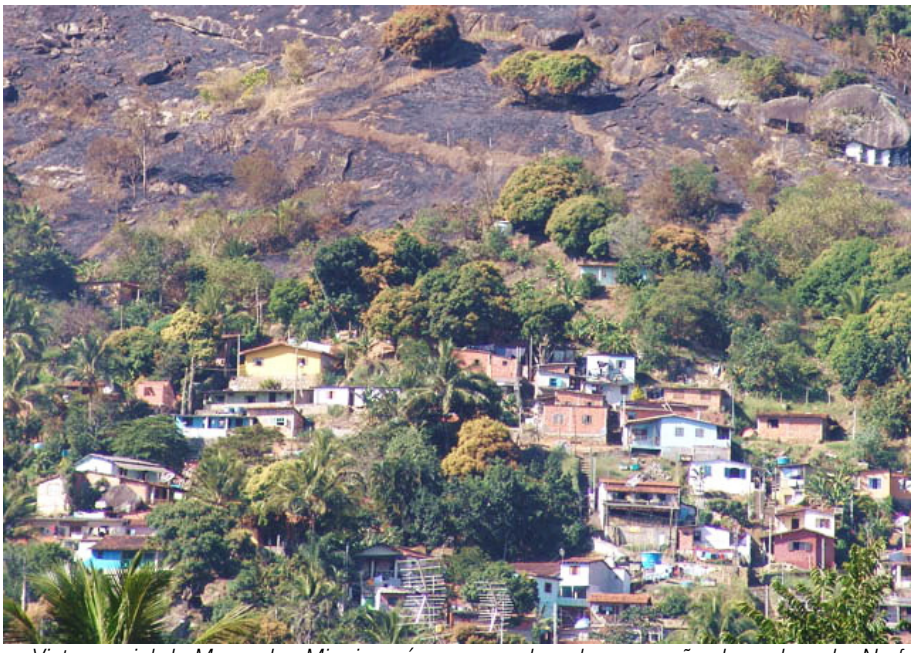


Fig. 3.2 — Vista parcial do Morro dos Mineiros, área marcada pela ocupação desordenada. Na foto, logo acima das construções, notam-se áreas desmatadas e queimadas, sinais típicos de preparo para novas construções irregulares.

Além de ter sua origem diretamente relacionada com o crescimento econômico e populacional de Ilhabela, o Morro dos Mineiros decorre também da tensão entre a necessidade de novas áreas de expansão para pessoas de baixa renda e as restrições físicas e legais a esse crescimento. A ocupação desordenada é conseqüência direta da tensão entre necessidade e restrições. Em 1997 o jornal Vale Paraibano destacava esse fenômeno em matéria sobre Ilhabela:

> *Mais de três mil pessoas moram em barracos em áreas de risco e preservação permanente na Ilhabela. O número representa 20% do total da população na cidade. Os moradores vêm de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Ceará, à procura de emprego e se concentram principalmente em dez bairros. O Morro dos Mineiros é o maior, mais grave e foi o primeiro a ser ocupado. As ocupações desordenadas já representam 40% da área urbanizável da cidade, que é de apenas 30 quilômetros quadrados. (...) A ilha principal do arquipélago de Ilhabela possui 336 quilômetros, sendo 85% área de preservação permanente do Parque Estadual da Serra do Mar. Apenas 15% do total está fora da preservação. Acontece, no entanto, que dentro das partes urbanizáveis há inúmeros bolsões de Mata Atlântica, que também não podem ser ocupados. "Invasão se tornou uma fonte de renda alternativa na ilha. As pessoas começam a comercializar o que não*

pertence a elas. Nas áreas de risco, existem barracos que são alugados e terrenos que estão à venda", conta Nivaldo Simões.[35]

Neste período — meados da década de 1990 — a ocupação desordenada tornou-se problema sério, que poderia influenciar fortemente a qualidade de vida em todo o município, não apenas nas áreas diretamente atingidas por este fenômeno.

Uma das conseqüências diretas da ocupação desordenada, como dito antes, é a poluição ambiental. No caso do Morro dos Mineiros, isto significou a poluição da maior parte dos córregos que cortam o bairro e adjacências, como Itaguassu (do qual o Morro dos Mineiros faz parte) e Itaquanduba. Obviamente, os danos causados aos córregos da região atingem as praias próximas e causam problemas que vão do conforto ambiental, saúde pública, pelas doenças relacionadas à poluição do mar, ao prejuízo financeiro.

Um dos empreendimentos imobiliários analisados para este trabalho — Condomínio Palmares — é limitado por um dos córregos cuja origem está no Morro dos Mineiros. Nos dias mais quentes o mau cheiro decorrente do esgoto presente nesse córrego é um problema bastante comum que até hoje não encontrou solução. O prejuízo financeiro refere-se aos estabelecimentos que prestam serviços aos turistas e que se situam à frente das duas praias onde o córrego deságua; a praia do Itaquanduba, outrora muito freqüentada por turistas, hoje permanece relativamente vazia mesmo nos meses de verão. Exemplos como este podem ser encontrados em quase toda a orla do município. A maioria das praias próximas do trecho mais populoso de Ilhabela — entre Vila e Barra Velha — apresenta-se imprópria para banhos com grande freqüência.

O fato do Morro dos Mineiros ser hoje um sub-bairro consolidado não significa que as tensões entre forças propulsoras do crescimento (veranismo e migração) e forças modeladoras (topografia, insularidade e o Parque Estadual) não estejam mais influenciando o crescimento da cidade em outras regiões. Entre o final da década de 1990 e início da década de 2000 o bairro da Barra Velha cresceu significativamente, se expandindo até os limites do Parque Estadual. Processo similar ocorreu em muitos bairros da região central de Ilhabela: onde a orla e adjacências estavam ocupadas, a cidade cresceu para cotas planialtimétricas superiores. Nestas áreas a dificuldade de construção é compensada pela fiscalização escassa, o que explica não apenas a

---

[35] *Cerca de 3 mil pessoas moram em área de risco em Ilhabela*. Vale Paraibano. São José dos Campos, 6 de abril de 1997. Disponível em http://jornal.valeparaibano.com.br/1997/04/06/lit/favelas.html. Acessado em 11 de janeiro de 2007.

formação do Morro dos Mineiros, mas também muitas das irregularidades relacionadas à construção e ao uso do solo em Ilhabela.

Essas tensões na formação da cidade continuarão a ocorrer até que não haja mais áreas para ocupação ou até que a condição ambiental da cidade tenha decaído ao ponto da cidade tornar-se desinteressante para as atividades que hoje a sustentam.

As belezas cênicas de Ilhabela continuam a atrair muitos turistas e veranistas. Obviamente estas pessoas têm uma idéia parcial do que é Ilhabela e, por isso, com freqüência chamam-na de *paraíso*. A abundância de belezas naturais, mormente situadas em áreas de preservação permanente e lugares de difícil acesso (como a Baía dos Castelhanos), estimula a idéia de que Ilhabela ainda é um lugar ambientalmente riquíssimo e propício para o turismo, mas também oculta o fato de que a cidade se desenvolve sem ações consistentes no sentido de manter ou recuperar as qualidades mais comuns aos sítios protegidos por lei. A idéia da riqueza ambiental ilimitada sugere ausência de limites também para a ocupação urbana, tornando provável sua interrupção somente quando aquela riqueza estiver totalmente comprometida. A evidência da má qualidade ambiental nas áreas mais ocupadas é ignorada diante da imagem de preservação total das áreas preservadas pela força da lei. O resultado disso para a cidade é o perdularismo e a imprudência no trato das questões ambientais nas áreas que ainda possuem recursos naturais significativos e o destrato para com áreas já totalmente ocupadas e degradadas.

Os agentes do crescimento urbano de Ilhabela dividem-se não apenas socialmente, em função de sua condição sócio-econômica, mas também ambientalmente, em função de sua ação sobre o meio ambiente. Os que possuem recursos reservam sua parcela de Mata Atlântica dentro de espaços murados, criando espécies de simulacros das belezas naturais existentes fora deles. Os que não possuem recursos também têm acesso a uma parcela de recursos naturais e consomem-na rapidamente para construir suas casas e consolidar suas vidas na cidade. Embora diferentes nas ações, os resultados são muito semelhantes. Nos dois casos o patrimônio natural de Ilhabela é pilhado, o que o torna inviável tanto para quem vive, investe e trabalha na cidade como para quem a freqüenta. Nos dois casos esse patrimônio é retirado pouco a pouco do tecido contínuo de que Ilhabela era originalmente feita. Nos

dois casos revela-se total inconsciência sobre o que é a cidade e de como ela é construída.

Como veremos adiante, entre os esforços para reverter esse quadro estão o Plano Diretor e a ação direta de profissionais e organizações — frutos da intensificação dos problemas relacionados ao crescimento de Ilhabela.

3.2 Turismo e mercado imobiliário

Na década de 1950 Ilhabela começou a receber turistas e empreendedores imobiliários. Conta Nivaldo Simões — historiador e jornalista de Ilhabela — que antes da criação do Parque Estadual foram criados diversos loteamentos em toda a Ilha de São Sebastião, inclusive em áreas que hoje estão situadas dentro do Parque. Nessa época a cidade era constituída de vilarejos esparsos, quase todos eles situados juntos aos "sacos" — as pequenas enseadas onde por várias gerações reuniram-se as famílias caiçaras. Boa parte dos negócios imobiliários consistia em comprar as terras dos caiçaras (a "preço de banana", conforme expressão comum até hoje) e revendê-las para potenciais veranistas, mesmo numa época em que não havia sequer o serviço de balsas no município:

> *Os primeiros especuladores chegaram na década de 1950. Eles pegavam uma canoinha e um caiçara e iam de vilarejo em vilarejo, comprando as terras. Essas pessoas estão por trás dos loteamentos malucos que foram feitos a partir das décadas de 1950 e 1960. Não precisava ter piquete em terra, não precisava ter nada. Aí eles pegavam mesas, colocavam nas portas de fábricas em São Paulo, no ABC, e vendiam isso a perder de vista. Foram milhares de lotes "feitos" dessa forma. Calculo uns 40 ou 50 mil lotes. Eram três ou quatro mil lotes em cada loteamento. Só na Península do Boi havia três desses loteamentos.*[36]

Antes mesmo da eclosão do turismo o mercado imobiliário já dava seus primeiros passos em Ilhabela. A precedência do mercado imobiliário no arquipélago só se deu, no entanto, devido às dificuldades de acesso ao município. Lembremos que o serviço de travessia marítima só foi estabelecido em 1959 e até então não existia acesso rodoviário ao município. Apesar disso, o turismo avançava em regiões mais acessíveis do litoral paulista (como a Baixada Santista) e era questão de tempo até que chegasse definitivamente ao litoral norte e a Ilhabela.

Três elementos marcam a década de 1950 e explicam o desenvolvimento do turismo, não apenas no litoral norte como em todo o Brasil:

1) Prosperidade sócio-econômica, que no Brasil está relacionada ao desenvolvimento da indústria nacional.

---

[36] Trecho da entrevista realizada com o jornalista e historiador Nivaldo Simões para este trabalho.

2) Crescimento populacional dos grandes centros urbanos, como a Grande São Paulo, acentuado com a migração.

3) Investimentos em infra-estrutura rodoviária e maior disponibilidade de meios de transporte, o que facilitou os deslocamentos e viagens interurbanas.

Atraídos pelo interesse turístico na região e pelos baixos custos das terras, investidores encontraram no litoral norte condições para desenvolver empreendimentos imobiliários de diversos tipos. Com a consolidação dos acessos rodoviários a Ilhabela e outras cidades da região, o turismo tornou-se a atividade econômica mais importante e a construção civil ampliou-se e começou a atrair veranistas e migrantes.

A consolidação do turismo e dos negócios imobiliários como as atividades mais importantes para a economia de Ilhabela deu-se a partir da década de 1970. É nesta época que se observa, por exemplo, a união dessas duas atividades e o início de sua influência sobre o desenvolvimento social, econômico e urbano de Ilhabela; a partir da década de 1970, Ilhabela passa a ser efetivamente definida pelo turismo, pela construção civil e pelos negócios imobiliários. De um lado isso se deu pela influência de veranistas e migrantes, como vimos no capítulo anterior. De outro lado, isso se deu pela ação direta dos investimentos turísticos e imobiliários na cidade, às vezes protagonizados por pessoas e instituições que não se incluíam naqueles dois grupos.

Com efeito, em meados da década de 1970 são realizados diversos empreendimentos na cidade e Ilhabela começa a ganhar infra-estrutura propriamente voltada para o turismo. Além de hotéis e pousadas, a Vila começa a receber os primeiros restaurantes e estabelecimentos dedicados aos turistas. Nessa época a Vila ainda era o centro da cidade, acumulando todas as funções de um centro urbano (comércio, serviços, administração da cidade, história e turismo). Aos poucos diversas funções foram deslocadas para o novo centro e a Vila manteve-se apenas como centro histórico e turístico.

Em 1977 é criado por decreto o Parque Estadual de Ilhabela (PEI).[37] Apesar do tempo necessário para implantá-lo efetivamente, o Parque Estadual simbolizou a inclusão definitiva de Ilhabela no cenário turístico brasileiro e também internacional. Se o fato de Ilhabela ser um arquipélago já constituía por si um atrativo para turistas e investidores, este atrativo foi incrementado com a criação do Parque Estadual, que garantia a qualidade ambiental que tanto interessava a moradores, veranistas e turistas e

[37] Decreto estadual nº 9414, de 1977.

que tanto atraía os investidores do setor turístico e imobiliário. A partir da criação do PEI a atividade turística e imobiliária em Ilhabela observou um salto, que, diferentemente do que houve na década de 1960, lançou a cidade a um nível diferente do das demais cidades do litoral paulista.[38]

O processo que se instalou em Ilhabela a partir da criação do Parque Estadual trouxe uma série de ambigüidades e problemas para a cidade. De um lado, o Parque Estadual garantiu a preservação permanente de 85% do arquipélago. De outro lado, representou a valorização dos imóveis e a intensificação da atividade turística e dos negócios imobiliários na parcela do território disponível para ocupação, fazendo aumentar também a especulação imobiliária e fenômenos como a ocupação desordenada e a poluição ambiental que sempre lhe segue. É compreensível que isso tenha acontecido: a manutenção de condições ambientais favoráveis assegura a qualidade ambiental da cidade — ou, pelo menos, permite que essa qualidade dure mais tempo — e a torna mais atraente para quem pretende morar ou investir nela. A preservação de 85% do território do arquipélago garantiu melhores condições ambientais para os 15% restantes, passíveis de ocupação urbana.

O turismo, obviamente, beneficiou-se disso. Em meados da década de 1980, Ilhabela já possuía diversos hotéis e pousadas, além de uma estrutura de serviços suficiente para receber turistas de diversas regiões do Brasil e do mundo. Nessa época o ecoturismo passou a fazer parte das opções de que o turista dispunha quando vinha para Ilhabela; isto, associado ao Parque Estadual Ilhabela, fez com que a cidade se tornasse um dos principais destinos de pessoas interessadas nesse tipo de turismo.

A grande reserva de Mata Atlântica preservada era um atrativo também para aqueles que pretendiam construir em Ilhabela. As encostas verdes eram o pano de fundo ideal para os empreendimentos imobiliários que começaram a surgir em Ilhabela a partir da década de 1980. Nesta época são construídos os primeiros condomínios fechados, período que marca também uma transformação importante nas relações entre cidade e natureza: a partir dessa época Ilhabela seria cada vez mais uma cidade cujos principais atrativos não estavam relacionados às intervenções realizadas nela, mas aos lugares que se mantiveram suficientemente distantes da influência dessas intervenções. O turismo praticado em Ilhabela baseava-se e baseia-se até hoje na existência cada vez

---

[38] Esse destaque já era anunciado com, por exemplo, a instituição da Semana de Vela, evento de projeção internacional que todos os anos, desde 1973, reúne velejadores brasileiros e de outros países; a isto se seguiria, inclusive, a classificação de Ilhabela como “Capital da Vela”.

mais frágil desses lugares e o mercado imobiliário sustenta-se na idéia de que eles continuarão a existir indefinidamente. A crença nessa idéia depende, logicamente, de uma considerável incompreensão sobre os possíveis impactos dessas atividades sobre os recursos naturais existentes no arquipélago. Nos dois casos — turismo e mercado imobiliário — aposta-se na infinitude dos recursos e belezas naturais, na idéia do "paraíso insular". Isto não apenas atrai mais e mais pessoas para Ilhabela (veranistas e migrantes) como também mais investimentos e intervenções para Ilhabela. E assim, quanto mais o turismo e o mercado imobiliário crescem, mais eles prejudicam as condições que deram origem a essas duas atividades.

É fácil perceber que o crescimento do turismo e do mercado imobiliário trouxe problemas para o município porque por muitos anos não houve qualquer planejamento em nenhum desses dois setores, tampouco ações reguladoras por parte do poder público. O planejamento só começou no final da década de 1990, quando os problemas relacionados ao crescimento urbano tornaram-se evidentes e quando foram iniciadas as discussões para elaboração do primeiro Plano Diretor.

Por muito tempo o turismo foi encarado como algo espontâneo. Na visão de muitos investidores, bastava oferecer recursos mínimos (como hospedagem e alimentação) e os turistas viriam para se regozijar com praias e cachoeiras exuberantes. Percebeu-se posteriormente que o custo desses recursos mínimos era maior do que o imaginado e implicava danos ambientais e uma estrutura social inexistentes em Ilhabela — o que se tornou evidente quando o turismo consolidou-se. Problemas como filas intermináveis no serviço de travessia marítima, escassez de água nos meses de verão e poluição em praias e córregos eram apenas uma parte de uma transformação ampla e danosa pela qual a cidade estava passando. As conseqüências não pararam ai, mas estes foram os primeiros sinais de que o turismo não poderia desenvolver-se adequadamente sem planejamento (como veremos depois, a visão simplista que predominou por muitos anos também era compartilhada pelo poder público e pela própria sociedade).

O mercado imobiliário, a exemplo do que ocorria com o turismo, também se baseou na idéia de que era suficiente servir-se dos recursos naturais existentes e das terras atraentes e de preços baixos. Por muitos anos o mercado imobiliário foi uma atividade de suporte ao turismo — atendendo a demanda por hotéis, pousadas e restaurantes. Depois, tornou-se a causa mesma de uma categoria específica de turismo — o veranismo. A inexistência de um plano de desenvolvimento urbano para Ilhabela

criou espaço para o mau uso do solo, apoiado pelo comprometimento do poder público com os interesses dos investidores imobiliários e em sua omissão em relação às conseqüências das ações desses investidores.

Ao longo das décadas de 1980 e 1990, por exemplo, tornou-se comum a construção de chalés.[39] Em Ilhabela, os chalés são pequenas casas de alvenaria, geralmente geminadas e compostas de poucos cômodos, cuja principal função é servir de hospedagem para turistas. Não se trata de um empreendimento formal, mas de uma iniciativa de muitos moradores de Ilhabela que buscam obter outra fonte de renda além de seus empregos formais. Com efeito, muitos desses chalés funcionam de modo semelhante ao dos hotéis e pousadas, mas com um caráter menos formal. De um modo geral, os chalés não oferecem os serviços comumente disponíveis nas hospedarias formais e são administrados pelo proprietário e sua família.

Ainda que os chalés representem até hoje uma forma mais barata de hospedagem em Ilhabela, eles também trazem diversos problemas para o município. Um deles é a irregularidade propriamente dita: a existência de leis que proíbem esse tipo de construção não impediu que os chalés continuassem a ser construídos com base em artifícios diversos. Por muito tempo uma prática bastante comum foi a "maquiagem" de projetos[40]; esta prática apoiava-se principalmente na fiscalização de obras do município, que nunca cumpriu seu papel. Muitas vezes, mesmo quando era constatada a disparidade entre projeto e construção no canteiro de obras, solicitava-se do profissional a retificação do projeto e assim a construção ficava regularizada.

Irregularidades desse tipo implicam outro problema: a informalidade. Como são implantados de forma irregular, os chalés não têm existência formal como parte da estrutura de serviços para os turistas, tampouco podem integrar-se ao sistema tributário do município. Assim, os chalés são implantados à maneira das hospedarias formais (hotéis e pousadas), mas não pagam regularmente os impostos sobre a construção e sobre os serviços que oferecem, porquanto não existem como empresas devidamente estabelecidas. Além disso, por não existirem formalmente, os chalés contribuem para

---

[39] Uma das definições que o Dicionário Eletrônico Houaiss (versão 2.0) traz para o termo é "casa de construção simples, ger. de madeira e us. em veraneio" e é a definição que corresponde à realidade presente em Ilhabela.

[40] A prática consistia em apresentar um projeto para aprovação na Prefeitura Municipal de Ilhabela e realizar outro, completamente diferente. Era comum, por exemplo, transformar quatro chalés geminados em uma única residência com muitos cômodos. Durante a obra, era comum um projeto de uma grande casa transformar-se em vários chalés pequenos, mediante a eliminação de algumas portas e a modificação de nomenclaturas; com efeito, salas de estar eram transformadas em dormitórios, o número de banheiros aumentava significativamente e surgiam acessos individuais para cada chalé.

aumentar o número de turistas no município, mas dificultam o levantamento de estatísticas precisas que permitam compreender o perfil dessas pessoas e, conseqüentemente, dificultam também o planejamento do turismo praticado em Ilhabela. Assim, não são apenas os chalés que permanecem excluídos das estatísticas formais do turismo em Ilhabela e dos planos do poder público nesse setor; os turistas que se servem dessa forma de hospedagem também acabam sendo excluídos dessas estatísticas e desses planos. Não bastasse a escassez de planos e ações no sentido de organizar o turismo praticado em Ilhabela, situações como a dos chalés agravam o impacto do turismo no município.

Apenas no final da década de 1990 a Prefeitura Municipal de Ilhabela, através de sua Secretaria de Obras, passou a avaliar com mais rigor os projetos construtivos apresentados para aprovação e evitar as freqüentes maquiagens de projetos.

Os chalés, como vários outros empreendimentos imobiliários desenvolvidos no município ao longo das últimas três décadas, são um sintoma de uma atitude muito comum no município. A disponibilidade cada vez menor de áreas para construção e o potencial econômico dessas terras, além das belezas naturais que lhes eram inerentes, fizeram com que a cobiça regesse a maioria das intervenções realizadas no arquipélago. Isto implicou por muitos anos uma atitude exploradora e agressiva, ora forçando os limites das áreas de preservação permanente, ora ocupando indiscriminadamente a orla de Ilhabela. Além dos chalés, esta atitude revela-se em vários outros exemplos, como na questão da vista para o mar.

Além da qualidade ambiental do arquipélago, o apelo cênico da topografia acidentada de Ilhabela também influenciou o crescimento e a paisagem urbana de Ilhabela. Desde o início da ocupação de Ilhabela pelos empreendedores imobiliários, a vista para o mar tem sido um fator importante na escolha de terrenos, no desenvolvimento de projetos e na realização de construções. Em terrenos onde a vista para o mar existe, a construção é realizada de forma a aproveitá-la ao máximo. O desejo de aproveitar ao máximo as vistas disponíveis num terreno leva profissionais e proprietários a escolher formas e implantações inadequadas para o entorno. Não são raras soluções como plataformas, muros de arrimo, pilotis e recortes nos terrenos — soluções que ultrapassam a mera necessidade de projeto e evidenciam o desejo de aproveitar as vistas independentemente dos problemas que podem causar às construções vizinhas e à cidade (fig. 3.3).

Fig. 3.3 — Residência no Condomínio Sobreomar.
Pilotis e muros de arrimo: formas usuais de lidar com a topografia acidentada de Ilhabela.

"Casa com vista para o mar" é expressão corrente entre corretores imobiliários e profissionais da construção civil em todo o litoral brasileiro. Em Ilhabela, a expressão encontrou uma versão que resume a situação de muitas construções: "mar com vista para a casa". O preço da busca pelas melhores vistas tem sido a transformação da paisagem original de Ilhabela. Para o mercado imobiliário a vista para o mar tornou-se um item decisivo na valorização dos lotes e das construções; ela é um dos critérios usados na avaliação do grau de exclusividade de um imóvel e, obviamente, influenciará seu valor final e o interesse de potenciais compradores. Quanto melhores e mais numerosas as vistas, maior o valor final do imóvel.

Esta forma de ocupar o sítio, buscando sempre as melhores vistas, é um dos aspectos do processo de mercantilização do território, ligado a outro processo ainda mais amplo e complexo. As transformações mais sérias pelas quais Ilhabela tem passado começaram a ocorrer a partir do apossamento formal e da comercialização do território, ao longo das décadas de 1950 e 1960. Se antes a posse da terra era natural e decorrente dos modos de vida tradicionais, com o advento do turismo e o estabelecimento do mercado imobiliário essa relação passou a ser determinada pelo valor do sítio na cadeia de produção, consumo e posse de bens. Em outras palavras, o sítio deixou de ser a base das relações humanas com a natureza e das ações humanas de subsistência e passou a ser a base das relações mercantis entre grupos e indivíduos e das ações humanas de transformação da natureza. Como a maioria das pessoas não

mais depende da terra para a própria subsistência, a relação do indivíduo com o sítio é determinada pela forma como ele se fixa nela — o lote e a própria arquitetura — e pelo potencial econômico desse sítio. Isso implicou uma forte divisão entre homem e natureza, da qual o mercado imobiliário é fruto. A expansão urbana de Ilhabela pode ser compreendida a partir dessa divisão, pois é ela que origina a supervalorização da vista para o mar, da orla e de diversos elementos associados àquilo que o indivíduo metropolitano acostumou-se a chamar de *turismo praiano*.

Alguns empreendimentos são especialmente úteis para observar e analisar as formas que o mercado imobiliário utiliza para ocupar e modificar o território. Ainda que esses empreendimentos não constituam propostas formais de conformação da cidade, eles efetivamente participam desse processo, seja ao consolidar sobre o território divisões físicas antes inexistentes, seja no direcionamento a um segmento específico do mercado (isto é, da população), que cria e reforça divisões sociais.

Como apoio às questões levantadas neste trabalho, realizaram-se visitas e levantamentos de quatro empreendimentos imobiliários de Ilhabela. Além de caracterizar esses empreendimentos, o objetivo principal foi identificar e analisar os elementos comuns entre eles, destacando formas através das quais os empreendimentos se relacionam com a paisagem de Ilhabela e a modificam.

Elementos como situação, implantação no terreno, dimensões, distribuição de áreas livres, volumetria e aproveitamento da topografia revelam não só as diversas maneiras de ocupar o território e desenhar a cidade, como também as estratégias utilizadas pelo mercado imobiliário para valorizar seus produtos. Esses empreendimentos ajudam a definir a cidade tal como ela é hoje e ao mesmo tempo sugerem como ela poderá ser no futuro. Cada um deles pode ser lido como uma resposta às necessidades da época em que foram construídos e também como uma proposta para uma cidade futura, ainda que isto normalmente não se apresente com nitidez nos projetos e nas construções.

Foram visitados quatro empreendimentos imobiliários

- Condomínio Palmares
- Condomínio Ponta da Figueira

- Condomínio São Mathias
- Condomínio Sobreomar

Foram adotados os seguintes critérios para a escolha destes empreendimentos:

- Localização: todos os empreendimentos situam-se na região central da cidade ou junto à avenida principal, o que os integra à mancha urbana e permite observar questões viárias e estruturais, por exemplo.
- Dimensões: todos os empreendimentos possuem dimensões que os tornam relevantes não apenas como exemplos de produtos do mercado imobiliário, mas também como exemplos das formas como esse mercado se relaciona com a cidade e interfere na paisagem natural.

Estes critérios somados configuram o que pode ser chamado de "relevância urbanística" ou "relevância paisagística", isto é, inicialmente os empreendimentos foram escolhidos com base no impacto que causam na cidade. Cada um deles possui dimensões e materialidade que os tornam fisicamente relevantes para a cidade. Noutras palavras, a existência de um empreendimento específico em um lugar específico configura o espaço e os arredores de uma forma específica. Um dos objetivos das visitas realizadas era observar a forma como o lugar condiciona e configura ou é re-configurado pelo empreendimento e como essa interação ocorre fisicamente, ora alterando a paisagem original, ora a preservando e permitindo que esta configure o desenho do próprio empreendimento. Buscou-se assim, observar a influência dos elementos físicos originais na configuração do empreendimento e a influência do empreendimento — uma vez pronto e integrado à cidade — na conformação do sítio e da morfologia urbana.

Fig. 3.4 — Localização dos empreendimentos visitados (destacados em negrito)

3.2.1 Condomínio Palmares

Ano de implantação: 1978

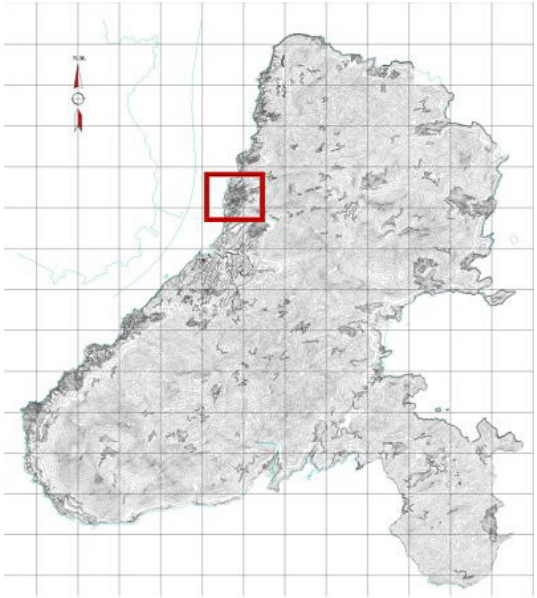
Área total: 16.964 m^2

Lotes: 14

Residências construídas: 14

Residências com moradores: 3

Distância da Vila: 2 km



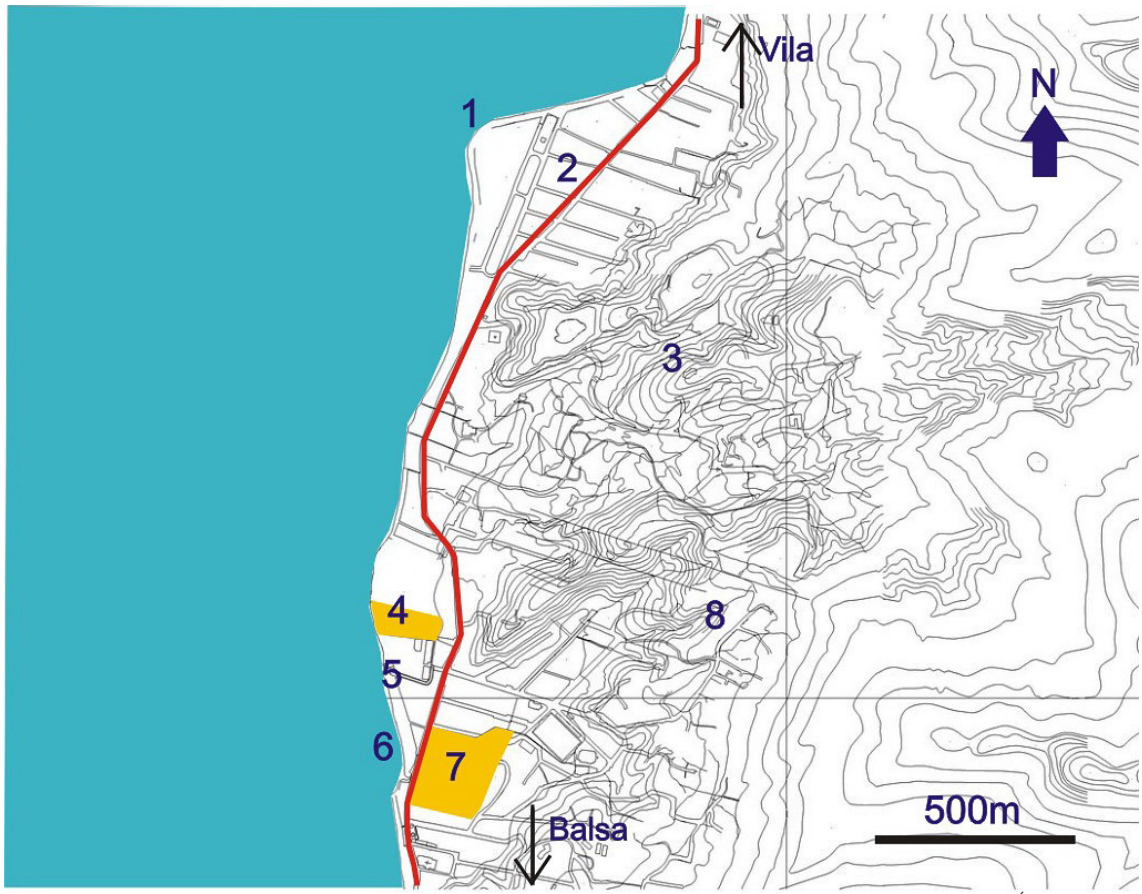


Fig. 3.5 —Condomínio Palmares, situação: 1. Ponta do Pequeá, 2. Saco da Capela, 3. Engenho d'Água, 4. Cond. Ilha de Capri, 5. Marina, 6. Praia do Itaquanduba, 7. Cond. Palmares, 8. Morro dos Mineiros

O Condomínio Palmares foi estabelecido em 1978 e localiza-se no bairro do Itaguassu, a cerca de 2 km da Vila e 400 metros do Condomínio Ilha de Capri. A área total do empreendimento é de aproximadamente 16.964 m^2, divididos em catorze lotes, todos eles ocupados com residências. Além dos lotes residenciais, o empreendimento conta com áreas verdes coletivas, além de ruas internas e área de acesso com guarita.

Fig. 3.6 — Praia do Itaquanduba. O córrego que aparece na foto divide esta praia da Praia do Itaguassu. As duas são constantemente poluídas em razão do constante despejo de esgoto por este córrego.

O empreendimento está situado junto à avenida principal de Ilhabela — que constitui seu limite frontal —, à frente da Praia do Itaguassu. A topografia é plana em quase todo o condomínio, tornando-se acentuadamente inclinada em seu limite posterior.

Uma única rua de piso arenoso compõe o sistema viário do empreendimento. Os lotes são divididos numa quadra central e num anel periférico (fig. 3.4). A maioria das residências tem implantação centralizada no lote e não possui muros. Os limites dos lotes são definidos pelo arruamento e pela vegetação ("cerca viva"). O Condomínio Palmares constituiu-se como a maioria dos empreendimentos visitados: à época de seu lançamento foram comercializados os lotes onde os proprietários construíram suas casas de forma independente. O aspecto geral do conjunto é heterogêneo, o que é enfatizado pela ausência de muros entre as casas.

Fig. 3.7 — Imagem de satélite.

Fig. 3.8 — Diagrama de ocupação com os principais elementos dos arredores. 1. Praia do Itaguassu, 2. Guarita / acesso principal, 3. av. Alm. Tamandaré, 4. Praia do Itaquanduba, 5. Área verde, 6. Córrego.

Das catorze residências do condomínio, apenas três têm moradores fixos. Embora se trate de empreendimento antigo, na data da visita havia três obras em andamento, em fase de acabamento. Estas três construções completaram a ocupação dos lotes do Condomínio Palmares.

O acesso ao empreendimento é controlado por guarita e funcionários. O perímetro é demarcado por muros e cercas. No limite frontal há muro baixo, que permite total visibilidade das casas a partir da rua e vice-versa, qualidade que foi mantida a despeito da tendência de erguer muros indiscriminadamente ao redor de lotes e empreendimentos, comum na maior parte da cidade.

Fig. 3.9 — Uma das residências do Condomínio Palmares, junto ao acesso principal e à área verde do empreendimento.

Embora seja bastante arborizado, o empreendimento não possui vegetação expressiva, na medida em que esta se apresenta como complemento ao traçado proposto pelo empreendimento e às residências existentes. A área verde do Condomínio Palmares totaliza aproximadamente 1830 m^2, e situa-se junto ao limite frontal do empreendimento; não possui uso específico e é composta apenas de árvores isoladas e grama.

Fig. 3.10 — Área verde do condomínio. Ao fundo, o Canal de São Sebastião.

Figs. 3.11 e 3.12 — Ruas do Condomínio Palmares.

A área verde é entrecortada por um córrego cuja foz constitui o limite entre as praias do Itaquanduba e do Itaguassu, à frente do condomínio. No trecho interno ao empreendimento o córrego é canalizado; ele recebe despejos freqüentes de esgoto irregular de casas do bairro do Itaquanduba e do Itaguassu antes de chegar ao Condomínio Palmares. Nos meses de verão o mau cheiro decorrente desse esgoto é um problema bastante comum, o que pode ser verificado também nas praias em que o rio deságua, constantemente reprovadas nas avaliações de balneabilidade feitas pela Cetesb.

Figs. 3.13 e 3.14 — Casas do Condomínio Palmares.

3.2.2 Condomínio Ponta da Figueira

Ano de implantação: 1995

Área total: 59.045 m2

Áreas comuns: 15.997 m2

Área privativa: 43.047 m2

Lotes: 20

Residências construídas: 12

Residências com moradores: 2

Distância da Vila: 18,5 km

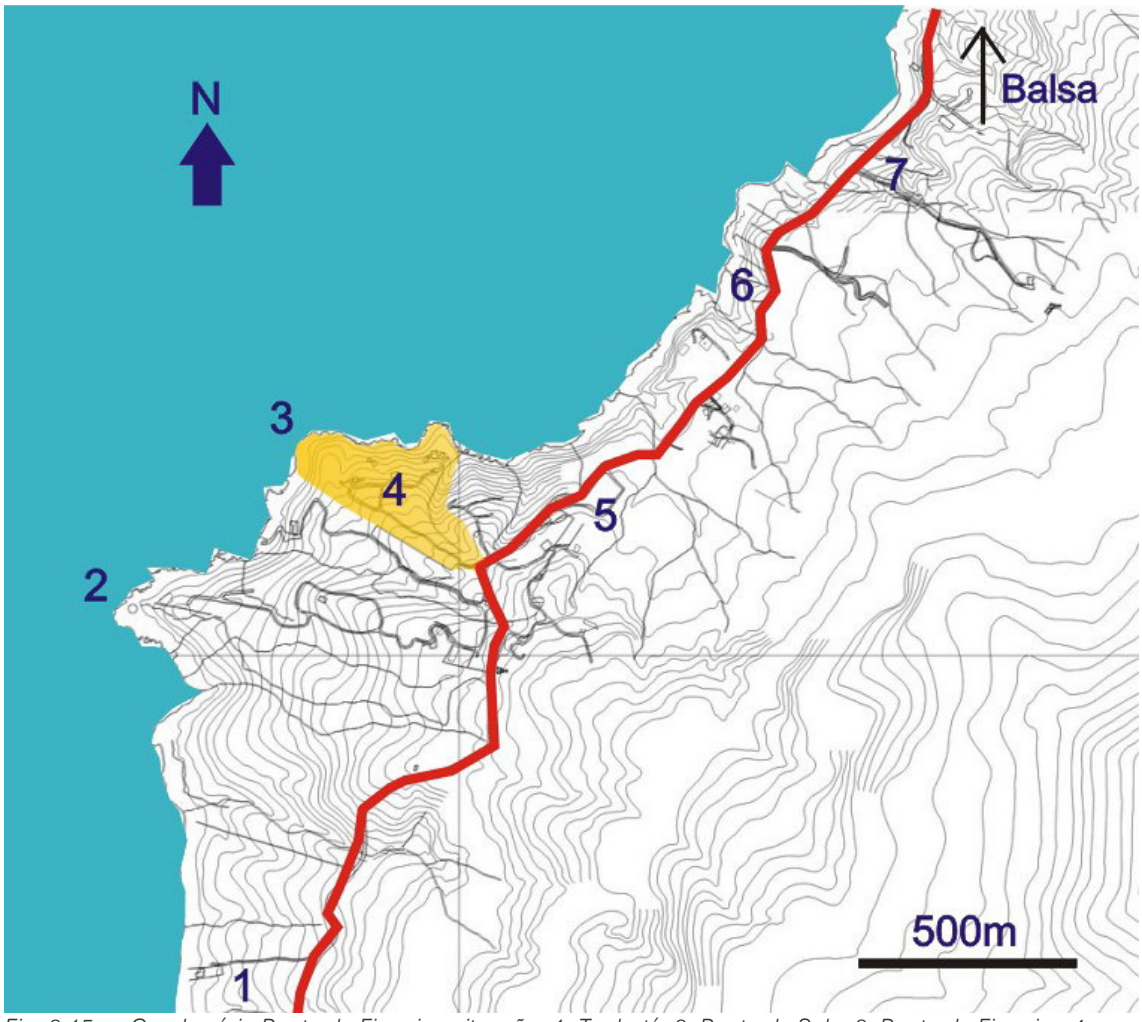


Fig. 3.15 — Condomínio Ponta da Figueira, situação: 1. Taubaté, 2. Ponta da Sela, 3. Ponta da Figueira, 4. Cond. Ponta da Figueira, 5. São Pedro, 6. Veloso, 7. Curral

O Condomínio Ponta da Figueira foi construído em 1995 e situa-se junto ao acidente geográfico que lhe dá o nome, no extremo sul de Ilhabela. A distância a partir da Vila é de 18,5 km; é, portanto, um dos mais distantes do centro da cidade. O Condomínio Ponta da Figueira é acessado através da rodovia Perimetral Sul — atual Av. Brasil, que faz parte da rodovia estadual SP 131.[41]

Fig. 3.16 — Vista panorâmica do Canal de São Sebastião a partir do Condomínio Ponta da Figueira.

A área total do empreendimento é de 59.045 m^2, sendo 43.047 m^2 de áreas lotes e 15.997 m^2 de áreas comuns (áreas verdes, arruamento etc.). São ao todo 20 lotes em empreendimento fechado de alto padrão — qualidade que é acentuada pela localização, pelas dimensões dos lotes e pela qualidade paisagística do empreendimento, como mostrarei a seguir — direcionado a pessoas das classes média alta e alta.

[41] A rodovia estadual SP 131 é a principal via do município de Ilhabela. Até meados da década de 1980, apenas o trecho compreendido entre o Saco do Indaiá (500 m ao norte da Vila) e a Barra Velha (7 km ao sul da Vila, onde há o único acesso rodoviário ao município, feito por balsa) estava sob jurisprudência municipal. Depois disso, os demais trechos (extremos norte e sul) foram pavimentados e a responsabilidade por eles foi transferida para o município.

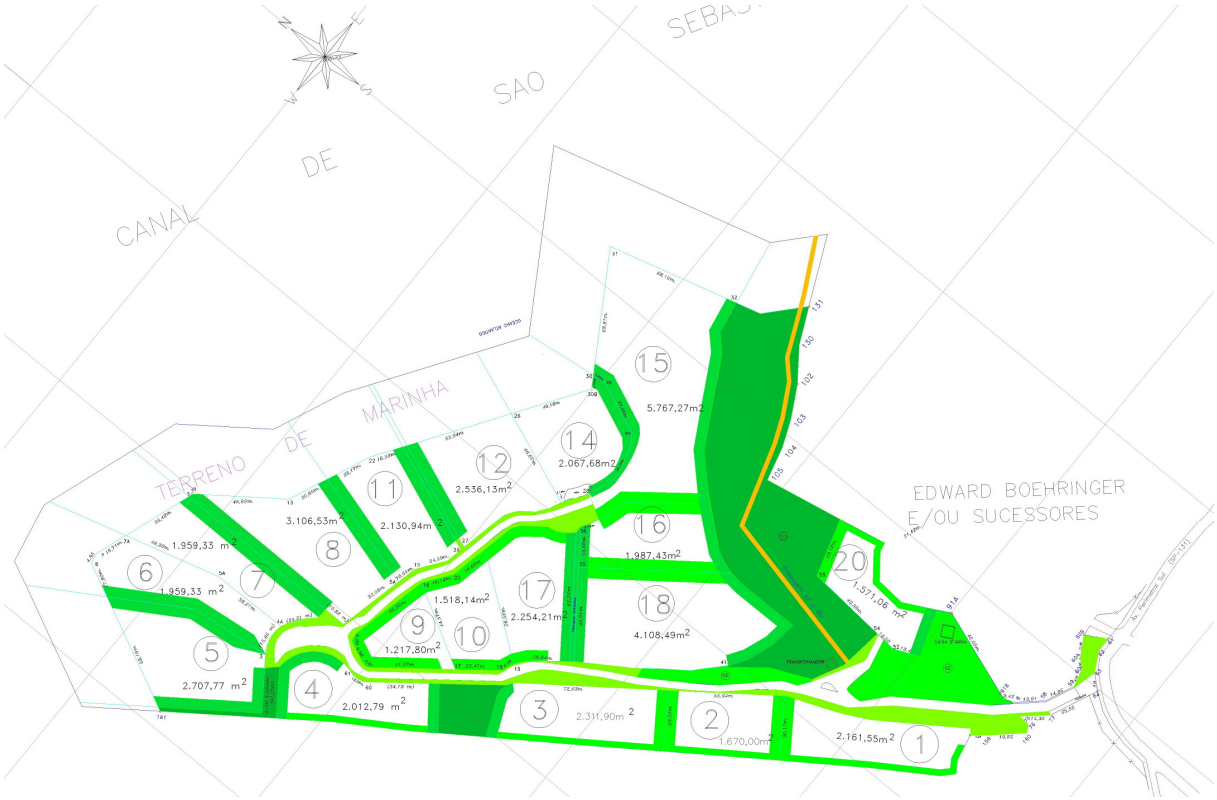


Fig. 3.17 — Planta geral do condomínio.

Fig. 3.18 — Diagrama de ocupação com os principais elementos dos arredores. 1. Ponta da Figueira, 2. Faixa de marinha, 3. Área verde, 4. Passagem para o mar, 5. Acesso principal / guarita, 6. Av. Brasil (Rodovia SP 131).

Entre as doze residências construídas, apenas duas servem como moradia para seus proprietários, repetindo o que já havia sido observado nos outros empreendimentos desse tipo — a predominância de veranistas sobre moradores em condomínios fechados.

Fig. 3.19 — Casa situada no final do condomínio. Ao fundo, o Canal de São Sebastião.

Todo o empreendimento está situado em terreno acidentado e rochoso, característica bastante comum à maioria dos lotes nos bairros mais afastados do centro de Ilhabela, sobretudo na parte sul do município. São comuns, por conta disso, soluções arquitetônicas que buscam tirar partido da topografia.

Fig. 3.20, 3.21 e 3.22 — Ruas do Condomínio Ponta da Figueira.

O arruamento é composto de uma única via com piso rochoso. Muitas pedras usadas no arruamento foram retiradas do próprio sítio original do empreendimento, à medida que as casas eram construídas.

O perímetro é marcado com muros de pedra, com exceção do limite posterior, marcado pela costeira de pedras. O controle de acesso é feito com guarita e vigilância constante. Apesar disso, pela convenção do condomínio, cada proprietário é livre para construir cercas ou muros em seu lote. Com efeito, a maioria das casas possui muros ou cercas que fixam seus limites.

Figs. 3.23 e 3.24 — A SP 131 e o acesso principal ao Condomínio Ponta da Figueira.

Trata-se de um empreendimento de alto padrão, isto é, os lotes são maiores do que aqueles vistos em outros empreendimentos visitados e é visível o interesse em configurar um ambiente de exclusividade, diferenciado dos demais loteamentos ou condomínios de Ilhabela. Essa preocupação pode ser observada na localização do empreendimento, junto à costeira, numa península que permite que todos os lotes tenham vista para o mar.

Fig. 3.25 — Vista da costa oeste de Ilhabela desde o Condomínio Ponta da Figueira.

Além disso, a convenção do condomínio estabelece regras de construção mais restritivas do que aquelas adotadas pelo município, destacando a importância da relação entre construções vizinhas e fixando gabaritos para que as construções não constituam obstáculos visuais umas às outras.

Figs. 3.26, 3.27 e 3.28 — Casas do Condomínio Ponta da Figueira.

3.2.3 Condomínio São Mathias

Ano de implantação: 1983

Área total: 57.450 m2

Lotes: 65

Residências construídas: 40

Residências com moradores: 3

Distância da Vila: 11,5 km

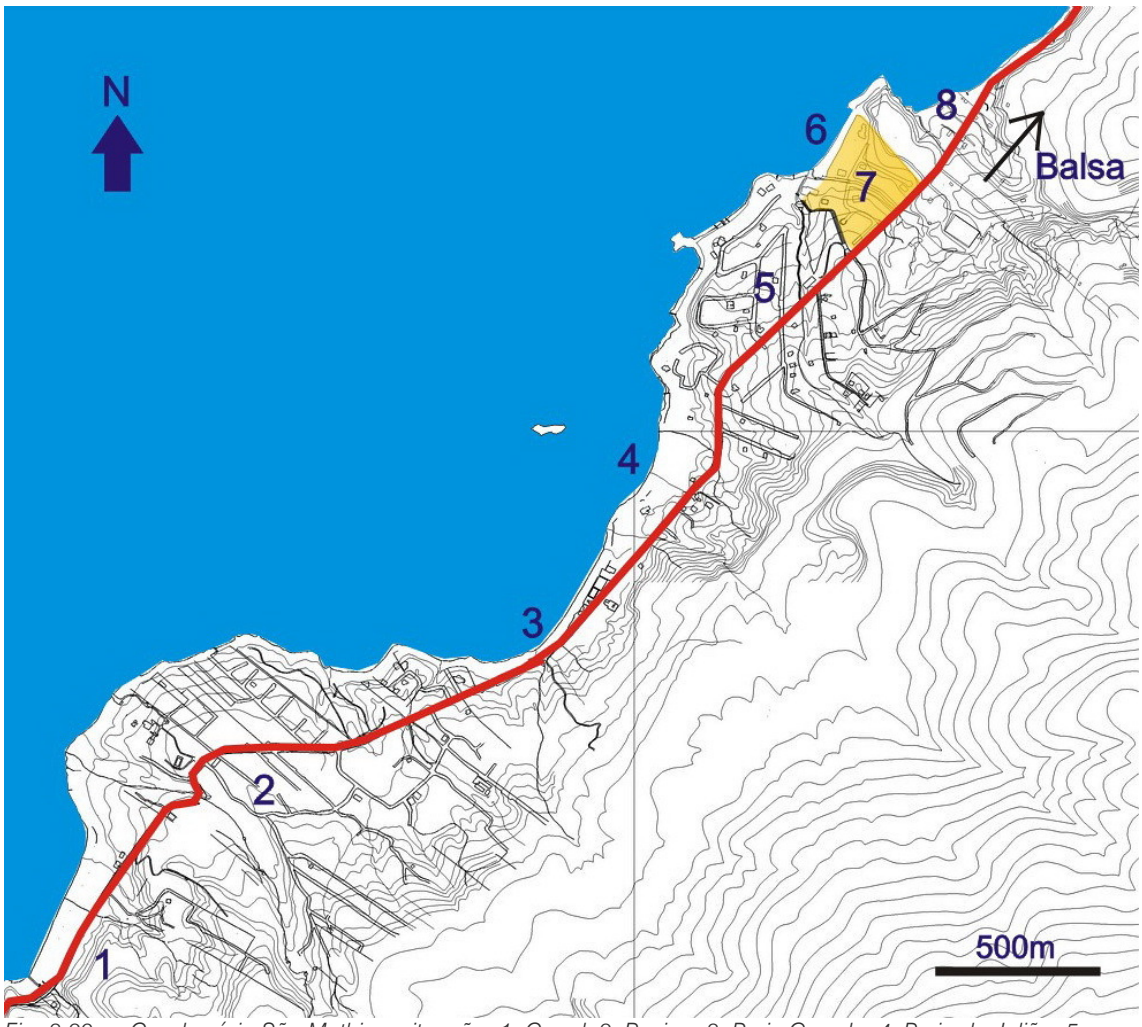


Fig. 3.29 — Condomínio São Mathias, situação: 1. Curral, 2. Bexiga, 3. Praia Grande, 4. Praia do Julião, 5. Feiticeira, 6. Praia da Feiticeira, 7. Cond. São Mathias, 8. Portinho

O Condomínio São Mathias foi implantado em 1983, junto à praia da Feiticeira, na porção sul de Ilhabela. Ele é reconhecido por muitos profissionais do ramo imobiliário como o mais antigo de Ilhabela. Embora haja condomínios mais antigos (como o Palmares, analisados anteriormente), isto se deve ao fato do Condomínio São Mathias ter sido o primeiro a adotar modelo e dimensões que hoje são muito comuns nos loteamentos fechados situados em cidades grandes.[42]

Fig. 3.30 — Ruas do Condomínio São Mathias

[42] Refiro-me aqui, obviamente, ao modelo do condomínio fechado tal como é encontrado em cidades como São Paulo: o loteamento residencial murado com construções horizontais, controle de acesso e vigilância. A configuração final é de, na expressão de CALDEIRA (2000), um "enclave fortificado", um agrupamento residencial totalmente isolado do restante da cidade.

Fig. 3.31 — Imagem de satélite.

Fig. 3.32 — Diagrama de ocupação com os principais elementos dos arredores. 1. Fazenda da Feiticeira (sede), 2. Área verde (residências), 3. Praia da Feiticeira, 4. Área verde (coletiva), 5. Guarita / acesso principal, 6. Córrego, 7. Av. Brasil (SP 131), 8. Escola, 9. Portinho

O condomínio tem área total de 57.450 m^2, divididos em 65 lotes. Deste total, 40 lotes têm residências e apenas três residências têm moradores. Como o Condomínio Ponta da Figueira, trata-se de empreendimento de alto padrão voltado para pessoas das classes média alta e alta.

Figs. 3.33, 3.34 e 3.35 — Córrego que divide o condomínio, canalizado e livre de poluição.

Praticamente todo o empreendimento está situado num vale, dividido ao meio por um córrego que deságua na praia da Feiticeira. De um lado, uma encosta de alta declividade limita o condomínio e separa a praia da Feiticeira da praia vizinha (Portinho). De outro lado, o limite é dado por uma encosta mais suave incluída na propriedade onde

se encontra a antiga Fazenda da Feiticeira, um dos patrimônios históricos de Ilhabela. Um muro de pedra alto estende-se por todo o limite frontal do condomínio, cujo acesso é controlado por guarita e vigilância. As casas do limite posterior do condomínio têm acesso direto à praia da Feiticeira.[43]

O arruamento é composto de cinco vias calçadas com paralelepípedos, sendo que uma delas margeia o córrego que divide o condomínio. Os recuos entre os lotes e a rua são mínimos; as calçadas são raras e na maioria dos casos esse espaço é preenchido com vegetação. Embora os proprietários sejam livres para fechar seus lotes, poucas casas possuem muros altos; a maioria prefere cercas e muros baixos, de modo a não limitar a visão — esta opção, naturalmente, é adotada em todas as casas que fazem divisa com a praia.

Figs. 3.36, 3.37 e 3.38 — A rodovia SP 131 e o principal acesso ao Condomínio São Mathias.

[43] Entre todos os condomínios fechados de Ilhabela, o São Mathias é o único que possui essa característica, que entre os corretores de imóveis é chamada "pé na areia".

A área verde do condomínio é disposta ao longo de seu limite frontal, junto ao muro que o separa da avenida. Isto permitiu recuar os lotes em relação à avenida, que em determinados horários pode gerar ruídos incômodos. Nesta área há um trabalho tímido de plantio de espécies nativas, o que poderá trazer bons resultados e compensações para um ambiente mais acostumado a espécies vegetais exóticas.[44] Com exceção da área verde e dos lotes vazios, no restante do condomínio a vegetação está toda consolidada; em muitos casos ela é usada como fechamento e demarcação dos lotes.

Como nos demais empreendimentos, no Condomínio São Mathias as construções são diversificadas, realizadas por seus respectivos proprietários. Entre as 40 casas construídas, apenas três servem de moradia principal para seus proprietários e apenas uma fecha-se completamente para a rua do condomínio (fig. 4.38). Ao contrário do que se observou no Condomínio Ponta da Figueira, não existem restrições construtivas previstas na convenção do condomínio; segue-se para estes casos a legislação municipal.[45]

Fig. 3.39 — Casa no Condomínio São Mathias. As soluções para fechamento dos lotes podem variar, às vezes destoando das soluções comuns no entorno.

[44] Refiro-me aqui à "cultura da ornamentação", que se traduz no plantio indiscriminado de espécies vegetais não por seu valor ecológico, mas por seu valor estético. Isto facilitou a disseminação de espécies vegetais exóticas no arquipélago.

[45] Plano Diretor (2006) e Lei Municipal nº 98/80, que tratam especificamente de questões construtivas de obras realizadas no município.

3.2.4 Condomínio Sobreomar

Ano de implantação: 1998

Área total: 141.000 m^2

Lotes: 67

Residências construídas: 34

Residências com moradores: 5

Distância da Vila: 1 km

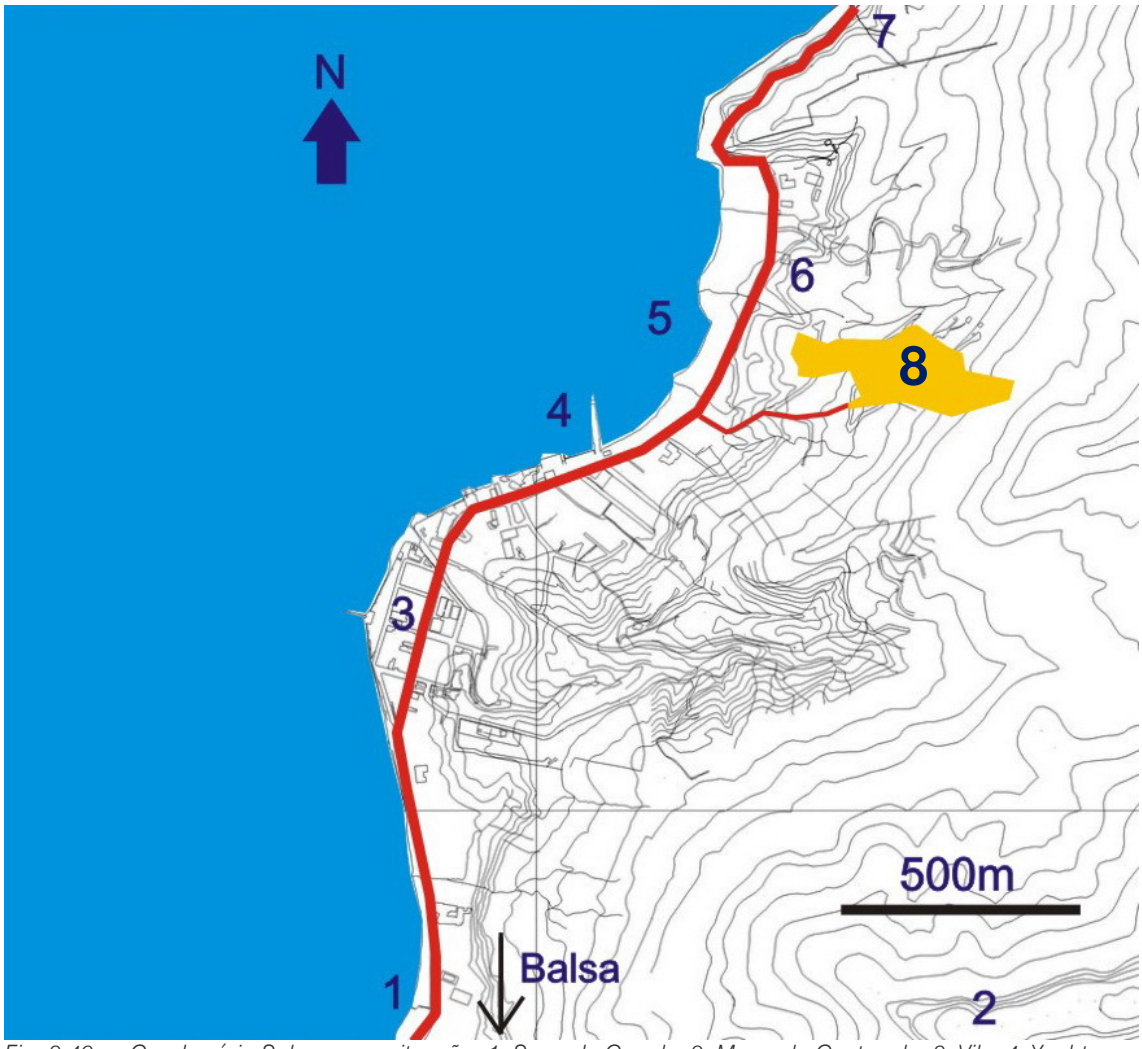


Fig. 3.40 — Condomínio Sobreomar, situação: 1. Saco da Capela, 2. Morro do Cantagalo, 3. Vila, 4. Yacht Club de Ilhabela, 5. Praia de Santa Teresa / Saco do Indaiá, 6. Morro de Santa Teresa, 7. Barreiros, 8. Cond. Sobreomar.

O Condomínio Sobreomar existe desde 1998 e possui ao todo 141 mil m^2 de área, distribuídos em 67 lotes e áreas verdes.

Fig. 3.41 — Vista panorâmica do Canal de São Sebastião a partir do Condomínio Sobreomar. Ao fundo, a parte do continente que corresponde ao centro e à costa norte de São Sebastião.

As duas principais características deste empreendimento são a grande declividade da área em que está inserido e a proximidade da Vila. Todo o condomínio estende-se numa encosta acima do morro de Santa Tereza, próximo ao Saco do Indaiá, limitada nas cotas mais altas pelo Parque Estadual de Ilhabela. Em razão da topografia, a maioria das casas tem vista para o mar; a partir dos lotes situados no final do condomínio, próximo ao limite com o Parque Estadual, pode-se avistar boa parte do Canal de São Sebastião.

A encosta em que está situado o condomínio faz parte de um vale cuja encosta complementar é conhecida por constantes ocupações irregulares e ocorrências similares, como queimadas e riscos de deslizamento em períodos de chuva. Em razão disso, o contraste entre as duas encostas é notável. Ele pode ser percebido na forma como cada encosta foi ocupada, bem como em suas respectivas construções.

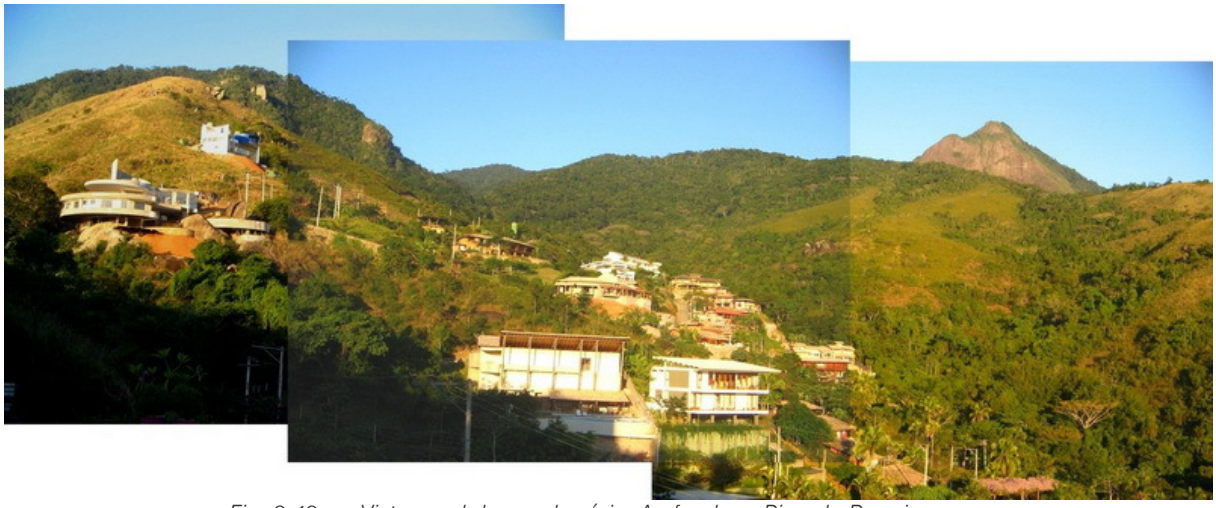


Fig. 3.42 — Vista geral do condomínio. Ao fundo, o Pico do Baepi.

Fig. 3.43 — Imagem de satélite.

Fig. 3.44 — Diagrama de ocupação com os principais elementos dos arredores. 1. Morro de Santa Teresa, 2. Acesso principal / guarita, 3. Área verde, 4. Limite do Parque Estadual de Ilhabela.

Como nos empreendimentos anteriormente analisados, o Condomínio Sobreomar é voltado para as classes média alta e alta. A maioria dos lotes tem mais de 1000 m2; de um total de 67 lotes, 34 têm residências construídas e apenas cinco são utilizadas como moradia por seus proprietários.

Figs. 3.45 e 3.46 — Ruas e casas do condomínio.

O arruamento é composto de três vias tortuosas, calçadas com bloquetes e paralelepípedos. Pela alta declividade, algumas ruas receberam piso específico em alguns trechos para melhorar a aderência dos veículos que ali transitam.

O acesso é controlado por guarita e vigilância constante. O condomínio é limitado por cercas em quase todo seu perímetro. Nos lotes já ocupados com construções são comuns os muros de arrimo, que lhes servem também como limite.

Fig. 3.47 — Vista parcial do condomínio a partir de uma das ruas que lhe dão acesso.

Embora se observem características semelhantes às do Condomínio Sobreomar (topografia acentuada, proximidade da Vila) em outras áreas do centro de Ilhabela, este empreendimento se destaca por sua grande dimensão, pela ocupação ainda em progresso e por sua visibilidade desde a Vila e mesmo do Canal de São Sebastião.

Fig. 3.48 — Casas do condomínio.

À medida que novas residências são construídas e principalmente em razão do fato dessas construções tenderem a avançar sobre as encostas (em vez de acompanhar os declives), essas alterações tornam-se cada vez mais notáveis. A convenção do condomínio estabelece limites de gabarito para as construções, mas estas restrições são insuficientes para evitar certos exageros no tratamento dado aos desníveis. Há, por exemplo, muros de arrimo excessivamente altos e construções que parecem avançar sobre a rua. São raros os casos em que a construção tira partido da topografia.

Figs. 3.49 e 3.50 — Formas contrastantes de lidar com a topografia.

Como se trata de condomínio relativamente novo, ainda com muitas construções em andamento, não há vegetação expressiva. Ao contrário do que ocorre em Santa Teresa[46], o impacto visual da profusão de construções em plataformas e pilotis no Condomínio Sobreomar pode não ser amenizada com a consolidação da vegetação.

[46] Bairro residencial situado imediatamente abaixo do Condomínio Sobreomar. Neste bairro a vegetação consolidada escondeu a maioria das construções, dando à encosta em que o bairro se estende um aspecto mais agradável e condizente com as encostas preservadas do Parque Estadual de Ilhabela. A perspectiva de que o mesmo aconteça no Condomínio Sobreomar tem sido ameaçada pela preferência, neste lugar, por construções em pilotis e plataformas.

3.2.5 Análise comparativa

Os condomínios visitados possuem características comuns e características que os diferenciam uns dos outros. A associação destes dois conjuntos de características é o que permite, ao mesmo tempo, apreender esses empreendimentos como objetos isolados e como parte de um tecido urbano em constante modificação. A análise comparativa dos empreendimentos, apresentada a seguir, tem como base os seguintes critérios:

1) Localização e inserção urbana: a forma como o condomínio analisado está ligado à mancha urbana e o seu impacto na continuidade e no desenvolvimento dessa mancha.

2) Relação com a orla e a paisagem costeira: nos empreendimentos limitados pela orla em pelo menos uma de suas faces, como é a relação espacial e visual entre eles, qual o tratamento dado a essa divisa; e, em todos os empreendimentos, de que forma eles alteram a paisagem local e a acessibilidade física e visual à orla.

Estes dois elementos são gerais e relativos à presença do empreendimento na cidade. Além destes há os elementos particulares:

3) Topografia: a forma como o empreendimento alterou ou manteve as características originais do sítio; movimentos de terra, muros de arrimo e disposição geral dos elementos que compõem o empreendimento em função da topografia.

4) Ruas e calçadas: no caso dos loteamentos, o sistema de circulação ganha importância na conformação dos espaços; de que forma o empreendimento estimula ou desestimula o uso do automóvel, a circulação de pedestres e outras formas de circulação.

5) Áreas verdes, vegetação e espaços coletivos: a vegetação existente; a disposição, a organização e eventuais usos das áreas verdes.

6) Lotes, construções e arquitetura: a distribuição geral de lotes no empreendimento e a forma como são divididos; particularidades das construções que eventualmente as diferenciem das construções existentes no restante da cidade.

7) Segurança e acessibilidade: como alguns dos empreendimentos analisados são condomínios fechados, pretende-se com este item observar como é feito o controle de acesso e como são estabelecidas as conexões físicas entre o empreendimento e a cidade.

Localização e inserção urbana

Em primeira análise, empreendimentos imobiliários em cidades turísticas propõem-se a consolidar espaços de exclusividade. Isto se revela desde a implantação desses empreendimentos, em sua localização e na forma como eles se articulam com a cidade. Em cidades como São Paulo, essa exclusividade manifesta-se através do distanciamento da mancha urbana original, o que se tornou mais fácil à medida que o carro de passeio foi-se tornando cada vez mais acessível a parcelas significativas da população.

Embora em Ilhabela a lógica adotada nos empreendimentos imobiliários seja semelhante àquela adotada em outras cidades, o conceito de exclusividade modifica-se conforme qualidades particulares do arquipélago e, conseqüentemente, modifica a produção de espaços excepcionais, tão caros aos empreendedores imobiliários.

Um dos principais elementos de conformação de exclusividade em Ilhabela é a proximidade do mar. Via de regra, a distância da orla influencia o valor final dos imóveis, o que naturalmente vale também para os imóveis situados nos empreendimentos analisados. Essa proximidade acontece de duas formas: i) física (acesso direto do imóvel à orla); ii) visual (vista para o mar).

Os primeiros loteamentos implantados não tinham a preocupação de afastar-se da mancha urbana, visto que esta ainda estava em formação e não havia em Ilhabela os problemas urbanos que costumam estimular esse afastamento. É por este motivo que o Condomínio Palmares mostra-se integrado à mancha urbana existente. Ambos foram construídos numa época em que a especulação imobiliária apenas começava e havia relativa disponibilidade de grandes áreas próximas do centro da cidade.

A partir disso, já na década de 1980, três fatores contribuíram para a expansão urbana de Ilhabela:

1) A consolidação da mancha urbana no eixo situado entre a Vila e a Barra Velha, que tornou os imóveis mais caros e escassos.

2) Os problemas urbanos decorrentes do crescimento populacional, tais como poluição, trânsito e violência. Embora até hoje esses problemas não tenham em Ilhabela a mesma importância que costumam ter em grandes cidades, eles preocupam e influenciam o mercado imobiliário.

3) A facilitação do acesso aos bairros mais distantes. Ao longo da década de 1990 foram pavimentados os últimos trechos de terra da SP 131 entre a Ponta das Canas (extremo norte de Ilhabela) e a Ponta da Sela (extremo sul).

Com a expansão urbana e escassez dos imóveis chamados "pé na areia", o principal item de valorização passou a ser a vista para o mar, atributo colocado em destaque na divulgação e na comercialização de imóveis, independentemente do porte e do bairro em que se situa. Este atributo é relativamente comum em muitas áreas, mesmo as mais afastadas da orla, em razão da topografia acidentada de Ilhabela.

Em seguida, como complemento às qualidades visuais do empreendimento — e, às vezes, como alternativa à sua escassez —, muitos empreendimentos passaram a dar destaque à sua inserção na mata nativa e à proximidade do Parque Estadual.[47] Exemplo da combinação dessas duas características é o Condomínio Sobreomar: embora muito próximo do centro de Ilhabela, possui todas as características dos empreendimentos mais afastados, como o Ponta da Figueira — isolamento em relação à mancha urbana e proximidade do limite do Parque Estadual, que ajuda a definir seu aspecto geral, e vista para o Canal de São Sebastião.

Relação com a orla e a paisagem costeira

Todos os empreendimentos visitados foram influenciados em alguma medida pela proximidade do mar. A paisagem costeira não é apenas um elemento de projeto para as construções existentes nesses loteamentos; na maioria dos casos a paisagem costeira foi o principal determinante deles. Isto se revela na forma como esses empreendimentos relacionam-se com a paisagem costeira (nos casos em que essa

[47] Um exemplo dos exageros cometidos por empreendedores e por publicitários é o texto de divulgação de um condomínio ainda em fase de implantação em Ilhabela: "No dia 5 de maio, a Odebrecht Empreendimentos Imobiliários lançou o projeto Yacamim, o primeiro reserva e residencial no Parque Estadual de Ilhabela, em São Paulo" (www.odebrecht.com/pag_noticias.php?id=541; acessado em dezembro de 2006). A informação é obviamente falsa, já que é vedada a construção de qualquer tipo de empreendimento dentro do Parque Estadual de Ilhabela e em qualquer área de proteção ambiental.

relação é apenas visual) e com a orla (nos casos em que o empreendimento efetivamente é limitado por ela).

No Condomínio Palmares, ainda que não haja acesso direto à praia do Itaguassu, logo à frente, optou-se por muros baixos, que revelam uma preocupação em não isolar o empreendimento e permitir que algumas casas tenham vista para o mar.

No Condomínio São Mathias, a praia limita o condomínio em uma de suas faces, fazendo com que as casas aí situadas tenham acesso direto à areia. A exigência legal de não edificar uma faixa do lote a partir desse limite garante que o condomínio pareça mais arborizado nessa área, reduzindo seu impacto visual na praia da Feiticeira.

Os casos dos condomínios Sobreomar e Ponta da Figueira são semelhantes. Ainda que situados em cotas diferentes em relação ao nível do mar, os dois empreendimentos mantêm uma relação eminentemente cênica com o mar — o Canal de São Sebastião serve como cenário para esses empreendimentos ao mesmo tempo em que eles conformam a paisagem das encostas em que foram construídos.

Topografia

Os condomínios São Mathias e Palmares têm características topográficas muito parecidas. Ambos situam-se em sítios planos ou sem desníveis importantes, à beira da praia e são limitados por elementos naturais. Nos dois casos não houve alterações significativas na morfologia original do sítio.

No Condomínio Ponta da Figueira e principalmente no Condomínio Sobreomar a topografia mais acidentada tem sido aproveitada para que as casas tenham vista para o mar. O cuidado em evitar construções em pilotis e plataformas, movimentos de terra e muros de arrimo é visível no Condomínio Ponta da Figueira, enquanto que no Condomínio Sobreomar, onde são comuns grandes muros de arrimo, isso parece não receber atenção especial.

A forma como a topografia original dos sítios é tratada nesses empreendimentos não é diferente da forma observada fora deles. Existe um grande interesse por parte de proprietários, arquitetos e engenheiros em aproveitar ao máximo as possibilidades cênicas do sítio em que se pretende construir. Quando o sítio não possui originalmente uma vista para o Canal de São Sebastião, ela é fabricada com o auxílio de pilotis e plataformas e com o nivelamento de boa parte da construção ao nível mais alto do lote.

Se de um lado isso valoriza as construções em que essas soluções são adotadas, de outro lado submete a paisagem local a transformações bastante severas.

Ruas e calçadas

A característica mais marcante e comum a todos os empreendimentos visitados é a ausência de calçadas. Em todos eles o sistema viário foi pensado exclusivamente para os carros de passeio.

Embora isto pareça não ter importância em lugares em que a circulação de veículos é ocasional e limitada exclusivamente ao acesso a residências, há que se considerar o impacto que a ausência de pisos e caminhos específicos para pedestres e ciclistas pode causar entre os moradores e usuários desses condomínios: se o espaço só oferece condições para a circulação através de meios motorizados, serão estes os preferidos por seus moradores e usuários. Uma vez consolidada esta preferência dentro dos condomínios, mais facilmente ela se estenderá para o restante da cidade.

Novamente, não se trata de uma característica exclusiva desses condomínios e o que se vê dentro deles não é em essência diferente daquilo que se observa fora. Em toda a cidade dá-se prioridade a carros de passeio. São comuns calçadas quebradas e irregulares e mesmo ruas sem calçadas. Ciclistas, motociclistas e motoristas coexistem numa relação que raramente é pacífica.

Essa característica dos condomínios torna-se ainda mais importante quando lembramos que ruas e calçadas são os espaços coletivos responsáveis por integrar os moradores e usuários do lugar e que essa integração obviamente jamais ocorre dentro de veículos de passeio. Isto se torna ainda mais grave nos casos do Condomínio São Mathias e do Condomínio Ponta da Figueira, situados entre a principal avenida de Ilhabela e o mar e que, pela localização e pela ausência de calçadas, acabam constituindo barreiras importantes para o acesso público ao mar.

É patente em todos os condomínios a preocupação em limitar as vias de circulação ao mínimo necessário para o acesso às residências. Essa forma de tratar o sistema viário não causou problemas sérios onde o sítio era relativamente plano — como nos condomínios Palmares e São Mathias — ou suficientemente suave para ser vencido a pé com conforto — como no Condomínio Ponta da Figueira. Situação diferente observa-se no Condomínio Sobreomar, onde há ruas de declividade excessivamente acentuada, até mesmo para carros, motos e caminhões.

Áreas verdes, vegetação e espaços coletivos

De forma análoga à descrita no item anterior, o sistema de espaços livres e áreas verdes dos empreendimentos visitados limita-se a atender as exigências legais[48], sem conformar reservas de flora e fauna relevantes.

Além de não constituírem em si reservas importantes, a forma como são dispostas nos condomínios denota pouco interesse em torná-los interessantes para o condomínio e para a cidade. De um modo geral, a relação existente entre a área verde e o empreendimento é análoga à relação existente entre o jardim e lote — nos dois casos a área verde preenche recuos e funciona como barreira ornamental entre o imóvel e a vizinhança.

Nos lotes, com freqüência usam-se espécies exóticas de caráter estritamente ornamental. Entre os empreendimentos visitados, apenas o Condomínio São Mathias desenvolve trabalho específico de plantio de espécies nativas, embora na maior parte deste empreendimento predominem espécies exóticas, como chapéus-de-sol e coqueiros.

Lotes, construções e arquitetura

Como dito antes, a exclusividade, característica apreciada por empreendedores e proprietários de imóveis, manifesta-se na localização do empreendimento e na forma como são tratados os limites com o entorno. De forma análoga, o tratamento dado internamente ao espaço ajuda a conformar e reforçar essa exclusividade. Espera-se que isso se traduza em tratamento diferenciado dados aos lotes — e muitas vezes isto é formalmente proposto pelos empreendedores e previsto nas convenções dos condomínios.

Nos condomínios Sobreomar e Ponta da Figueira as construções buscam aproveitar a vista para o mar, disponível em quase toda a área dos empreendimentos. Contudo, apenas no Condomínio Ponta da Figueira isso é formalmente previsto pela convenção do condomínio; através dela o proprietário é orientado a restringir o gabarito de sua construção e a não barrar as vistas, a ventilação e a insolação da construção

---

[48] Lei Lehmann (Lei Federal nº 6766/1979) prevê que os loteamentos dediquem 35% de sua área para uso público — usualmente reservada para áreas verdes e sistema viário.

vizinha com a sua própria. No Condomínio Sobreomar essas questões são deixadas sob responsabilidade dos proprietários, o que nem sempre resulta em um espaço harmônico, inclusive para quem vê o condomínio de fora.

Os condomínios São Mathias e Palmares têm condições arquitetônicas muito parecidas. A diferença importante, neste caso, é o fato deste ter mantido certa permeabilidade entre os lotes enquanto aquele permite que se adotem quaisquer tipos de fechamentos de suas propriedades.

De um modo geral, a arquitetura adotada nesses empreendimentos divide-se em dois tipos, condicionados pela topografia, pela localização dos empreendimentos e, conseqüentemente, pela disponibilidade de vistas interessantes. No primeiro tipo, as construções são erguidas ao máximo de forma a usufruir das vistas existentes, ainda que em detrimento das construções vizinhas. No segundo tipo, quando não existem vistas para o mar a partir do lote e é impossível criá-las com a elevação da construção, esta é planejada de forma a integrar-se ao sítio.

Segurança e acessibilidade

O controle de acesso está presente em todos os quatro empreendimentos visitados. Seguiu-se neles o padrão comum à maioria dos condomínios fechados, dentro ou fora de Ilhabela: perímetro murado ou cercado, acesso controlado com guarita e funcionários dedicados exclusivamente à vigilância do conjunto. Os condomínios São Mathias e Ponta da Figueira são exemplares neste sentido, visto que suas divisas frontais são muradas a ponto de impedir qualquer visualização de seu interior, a despeito da localização junto à avenida principal da cidade e de exigências legais no sentido de não barrar os panoramas desde essa via em direção ao mar.

O Condomínio Palmares constitui exceção a esse modelo. Embora murado e com o sistema tradicional baseado em guarita e vigilância, ele é cercado por muros baixos que preservam a visibilidade nos dois sentidos (de dentro para fora e vice-versa). Os benefícios dessa opção para o próprio empreendimento e para o entorno são evidentes.

É importante destacar o fato de que legalmente não existe o que se convencionou chamar de “condomínio fechado”, na medida em que as leis que regem a

ocupação urbana[49] não prevêem essa tipologia. OLIVEIRA (2008) destaca, no entanto, que há muitos casos em que a existência dessa tipologia é admitida por legislação municipal específica.[50] Não é este o caso de Ilhabela, em que as leis de uso do solo apenas reiteram o que é determinado pelas leis existentes em outras esferas.

Figs. 3.51, 3.52 e 3.53 — Controle de acesso nos condomínios Palmares, São Mathias e Ponta da Figueira. Ilhabela, 2007

Em todos os empreendimentos fui obrigado a contatar síndicos ou administradores para agendar as visitas e poder acessá-los. Essa exigência obstrui o acesso universal às áreas públicas dos condomínios. A acessibilidade às áreas públicas é descumprida inclusive nos casos em que o condomínio está situado entre a avenida principal da cidade e a orla, como é o caso dos condomínios Ponta da Figueira e São Mathias. Neste último o problema aqui descrito é ainda mais sério, dado que toda a praia da Feiticeira constitui uma das divisas do condomínio e o acesso a ela acaba

[49] Como a Lei Lehmann, citada na nota anterior, e a Lei Federal nº 4591/1964, que dispõe sobre "condomínios em residência".

[50] O autor destaca ainda o Projeto de Lei nº 3057/00 (Lei de Responsabilidade Territorial Urbana), que deverá substituir a Lei Federal nº 6766/1979. O projeto de lei em discussão prevê a existência de controle de acesso em loteamentos.

sendo feito por outras ruas do bairro, aumentando consideravelmente a distância percorrida desde a avenida mais próxima (Avenida Brasil) até a praia.

A disparidade entre o que a lei determina e a realidade existente nesses empreendimentos põe em questão a ação do poder público no sentido de garantir os direitos elementares da população (como o acesso universal a áreas públicas) e reforça a idéia de que seu comprometimento maior é com os interesses particulares de determinados grupos econômicos, não com os interesses públicos.

Além dos itens acima analisados, outra característica merece destaque na presente análise. Trata-se da predominância das casas de veraneio sobre as moradias.

Em todos os empreendimentos visitados a maioria das construções permanece desocupada a maior parte do ano, servindo como residência de veraneio a seus proprietários. Em média, menos de 15% das casas construídas é usada como moradia. Esta situação não é diferente da de muitos bairros de Ilhabela. Por exemplo, no Saco da Capela, bairro residencial a 1 km da Vila, observa-se forte predominância das casas de veraneio sobre as moradias. Esta situação se repete na região norte de Ilhabela, em Santa Teresa, Viana e Siriúba, e na região sul, na Ponta da Sela, Veloso e junto à praia da Feiticeira. Contudo, observa-se que a proporção de casas de veraneio sobre moradias aumenta sensivelmente dentro dos loteamentos, sobretudo nos condomínios fechados.

A preferência dos veranistas por residências em condomínios fechados deve-se ao fato de que nestes empreendimentos há controle de acesso, vigilância constante e serviços básicos de apoio e manutenção de suas propriedades, o que evidentemente tem um custo para os proprietários. Como a maioria dos veranistas só usa essas casas em finais de semana, feriados ou férias, existe uma grande demanda por serviços de manutenção, limpeza e vigilância em praticamente toda a cidade.[51]

Entre os elementos que criam essa demanda e, conseqüentemente, tornam os condomínios fechados comercialmente atraentes, a questão da segurança é, sem dúvida, o mais importante. Isto foi destacado nas entrevistas realizadas com corretores

---

[51] Trabalhar como caseiro é ocupação comum entre as pessoas que não têm especialização profissional em Ilhabela. No início do desenvolvimento do turismo em Ilhabela, essa tarefa era realizada pelo caiçara, dada a proximidade física e social que havia entre ele e os primeiros turistas a construir residências em Ilhabela. Depois, à medida que a construção civil se consolidou como atividade importante e com a chegada dos migrantes, estes passaram a trabalhar como caseiros e em outras formas de manutenção predial.

imobiliários[52] como fator decisivo para a aquisição de imóveis. A maioria dos proprietários dispõe-se a pagar pela estrutura de segurança oferecida pelos condomínios principalmente pelo fato de que eles não usarão esses imóveis na maior parte do ano, o que, na visão dessas pessoas, torna necessária a vigilância por pessoas especialmente contratadas para esse fim.

No que diz respeito à predominância de casas de veraneio nos condomínios fechados, deve-se destacar também o fato de que estes empreendimentos tornam-se lugares desprovidos de vida urbana. As casas de veraneio não são moradias em sentido estrito e, por isso, não estabelecem ligações entre o habitante e seu bairro, sua rua ou sua vizinhança. À medida que esse tipo de residência se impõe como maioria em alguns bairros residenciais, estes bairros tornam-se cada vez menos vivos. A ligação do indivíduo com a cidade torna-se, portanto, fragmentária e ocasional. Essa questão, ainda submetida a uma dinâmica interessante fora dos condomínios, consolida-se e é dada como resolvida nesses empreendimentos, visto que a maioria deles é voltada especificamente para o turista — com publicidade, estratégias de comercialização e regras específicas para esse nicho de mercado. Neste sentido, os quatro condomínios analisados neste trabalho são emblemáticos.

Além dos quatro empreendimentos analisados, merece destaque também o Yacamin, condomínio residencial construído pela empresa Odebrecht entre os bairros do Veloso e do Curral, na região sul de Ilhabela. Ainda em obras, o Yacamin é o primeiro empreendimento de Ilhabela a mesclar as funções tradicionais dos loteamentos fechados com equipamentos de hotelaria e lazer, à semelhança de alguns *resorts* e clubes.

Desde sua aprovação pela Prefeitura Municipal de Ilhabela, o Yacamin tem sido marcado por uma série de polêmicas. A maioria delas está relacionada ao porte do empreendimento, notadamente superior a de outros empreendimentos do gênero. O Yacamin ocupa uma faixa de cerca de 140 mil m² que se estende desde a praia do Veloso até o limite com o Parque Estadual; serão ao todo 139 casas, além de hotel e

[52] Nas conversas com corretores imobiliários e mesmo em listas de discussão sobre questões ilhabelenses na Internet, a questão da segurança é tema corrente. Entre as ocorrências policiais mais comuns estão os arrombamentos e os furtos em residências. Como a maioria das casas de veraneio permanece vazia quase todo o ano, elas se tornam vulneráveis a esses tipos de crimes.

espaços de lazer. Isto implica um impacto social e ambiental que não encontra paralelos no município[53] e que, conseqüentemente, seria difícil de prever.

Fig.3.54 —Vista parcial do hotel que faz parte do condomínio.

Embora o Yacamin tenha sido devidamente aprovado pelos órgãos competentes, outro ponto polêmico deveu-se ao fato de sua construção ter sido iniciada numa época de transição legislativa. Aprovado em 2003 e com obras iniciadas no ano seguinte, o Yacamin não foi submetido às restrições criadas com o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Ilhabela (PDDI) — iniciado em 2001 e aprovado em 2006 — e do Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral Norte (ZEELN) — aprovado no final de 2004. Imprensa e ambientalistas afirmavam que, se fosse submetido ao PDDI e ao ZEELN, o Yacamin teria que ser totalmente modificado. Assim, praticamente toda sua construção — ainda não finalizada — tem acontecido à sombra de uma legislação que o classificaria como irregular.

[53] Vale lembrar que um dos maiores condomínios de Ilhabela, o Ponta da Figueira, tem área inferior a 60 mil m^2.

Fig.3.55 —Implantação e disposição geral das unidades no condomínio Yacamin. A pequena faixa branca à esquerda é a Praia do Veloso.

Além disso, em junho de 2008 a Secretaria Estadual do Meio Ambiente determinou a interrupção provisória das obras do Yacamin em razão de deslizamentos de terra de uma das encostas do empreendimento, o que teve sérios impactos nas condições ambientais da Praia do Veloso. A determinação foi dada pelo secretário estadual do meio ambiente, Xico Graziano. A matéria do jornal Estado de S. Paulo dá destaque à sua fala e atesta que, mesmo com as aprovações regulares pelos órgãos competentes, a regularidade da construção não havia sido assegurada.

> *"Foi assombrosa a imagem que vimos", contou o secretário, em referência à mancha avermelhada que invadiu a Praia do Veloso na quinta-feira da semana passada. "Não foram cumpridas as determinações da licença ambiental, como a construção de barreiras de contenção nessas encostas. Eles (empreiteira Odebrecht) argumentaram que isso ocorreu por causa das chuvas, mas, se tivessem sido feitas as intervenções que pedimos, o deslizamento não teria acontecido."*[54]

Um ano antes deste fato o mesmo jornal havia destacado o posicionamento do secretário em relação a empreendimentos como o Yacamin:

> *À distância, Graziano diz que Ilhabela não terá novos empreendimentos imobiliários depois de concluído o condomínio Yacamin, da Odebrecht, com 150 casas. "Lá não se derruba nem mais uma árvore", diz, repetindo a promessa que o antecessor, José Goldenberg, fez em 2005 e não cumpriu: vai demarcar o Parque Estadual de Ilhabela para não haver mais controvérsias sobre seus limites, até aqui*

[54] *Condomínio interditado em Ilhabela*. O Estado de S. Paulo. São Paulo, 10 de junho de 2008. Metrópole. Disponível em http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20080610/not_imp186609,0.php, acessado em 30 de agosto de 2008.

medidos por altímetro, já que a linha demarcatória fica na cota 200 (200 metros acima do nível do mar).[55]

Obviamente, a declaração do secretário estadual de meio ambiente Xico Graziano sobre o futuro dos empreendimentos imobiliários de Ilhabela não garante que o Yacamin realmente será o último condomínio da cidade. Além disso, uma declaração desse tipo pode cumprir função oposta àquela pretendida, pois aumenta o interesse de investidores nos empreendimentos existentes.

Fig.3.56 — Vista parcial do condomínio Yacamin em obras — janeiro de 2009. A regularidade do empreendimento não impediu que toda a encosta fosse desmatada e ocupada. Em certa medida esta imagem remete às formas de ocupação adotadas no Morro dos Mineiros (v. fig. 3.2).

Não bastasse o impacto ambiental que obras desse tipo geram no município, há ainda o impacto paisagístico do Yacamin, relacionado ao seu porte e ao fato de estar situado numa encosta especialmente visível nos arredores das praias do Veloso e do Curral e também desde o Canal de São Sebastião. Imagens recentes das obras em andamento revelam um conjunto que contrasta fortemente com a paisagem original.

---

[55] *Ilhabela vai barrar acesso de veículos para conter turismo de um dia*. O Estado de S. Paulo. São Paulo, 4 de março de 2007.Disponível em http://www.estado.com.br/editorias/2007/03/04/cid-1.93.3.20070304.18.1.xml, acessado em 12 de dezembro de 2007.

Fig.3.57 — Vista parcial do condomínio Yacamin em obras — janeiro de 2009. O projeto prevê que os espaços entre as construções sejam ocupados com vegetação, de maneira semelhante à mostrada nas imagens de divulgação feitas por computador. No entanto, é notável o contraste entre as construções e o Canal de São Sebastião (ao fundo) e o destaque que as construções ganham devido à sua implantação na encosta.

3.3 Plano diretor e poder público

Como dito antes, a especulação imobiliária já era ativa no município em meados da década de 1950. Loteamentos que existiam somente no papel e terras sem nenhuma demarcação eram comercializados livremente, mesmo em partes do arquipélago sem qualquer infra-estrutura e sem qualquer possibilidade de acesso terrestre. Na década de 1970 o mercado imobiliário consolida-se e desenvolve-se apoiando a atividade turística.

Até então a ação do poder público no que dizia respeito ao uso e ocupação do solo restringia-se às ações elementares de manutenção, administração e infra-estrutura do município. A ação efetiva do poder público sobre as questões ambientais e paisagísticas do município de Ilhabela começou com o decreto estadual nº 9414, de 20 de janeiro de 1977, que criou o PEI — Parque Estadual de Ilhabela:

> *No inverno de 1976, o Estadão trouxe uma reportagem de página inteira, dando conta que, na Câmara de Ilhabela, estava tramitando um projeto de lei de uso e ocupação do solo, dispondo sobre um novo zoneamento para o município, permitindo a ocupação das encostas de toda a Ilha de São Sebastião até a cota de 600 metros de altitude. Para se ter uma noção do que se trata, em Ilhabela são raras, hoje, as edificações localizadas acima da cota 120. Alarmado, o professor doutor José Pedro de Oliveira Costa, catedrático da USP que trabalhava na criação do Parque Estadual da Serra do Mar, levou a questão ao secretário estadual do Planejamento Jorge Wilheim, visto que naquele tempo nem secretaria do Meio Ambiente existia. Ambos decidiram que, a única maneira de colocar o arquipélago a salvo da especulação imobiliária seria a urgente criação de um parque estadual.*[56]

A criação do PEI foi uma resposta a uma ação específica do poder público municipal, que pretendia abrir o município para o crescimento urbano descontrolado com o estabelecimento de limites permissivos. Embora na época Ilhabela contasse com pouco menos de 7 mil habitantes e os problemas ambientais decorrentes da ocupação

---

[56] *Entre o Dramin e São Sebastião*. Canal Aberto, Ilhabela, 27 de junho de 2008. Editorial, p.2. A lei a que se refere o editorial é a lei municipal nº 63/1976, que "dispõe sobre o uso do solo no município de Ilhabela e dá outras providências". A lei aprovada previa ocupação urbana até a cota planialtimétrica de 400 metros. Felizmente, com o decreto que criou o Parque Estadual de Ilhabela, a lei municipal nº 63/1976 simplesmente não foi colocada em prática. Anos mais tarde a lei municipal nº 98/1980 veio substitui-la definitivamente.

urbana não fossem comuns, a proposta da Câmara Municipal, posta em prática, poderia representar a oficialização da especulação imobiliária.

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

Ironicamente, nas duas décadas que sucederam a criação do PEI observou-se o maior crescimento urbano da história do município, a taxas médias anuais de aproximadamente de 4%, como indicado na primeira parte deste trabalho. É claro que o crescimento urbano de Ilhabela deve ser compreendido dentro de um panorama que engloba fenômenos urbanos semelhantes que ocorreram em todo o litoral paulista; contudo, o PEI tem representado para os agentes do desenvolvimento urbano mais um atrativo do que um obstáculo.

As ações do poder público sobre as questões ambientais e paisagísticas pautam-se pela legislação existente. O que particulariza essas ações, além das características e necessidades do lugar, é o modo como essa legislação se origina e de que forma ela é aplicada.

No ano de 1980 foi aprovada a lei municipal nº 98, que "dispõe sobre o patrimônio turístico, a proteção ambiental e o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ilhabela". Até a aprovação do PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado), no final de 2006, a lei nº 98/80 foi o único instrumento legal do município utilizado para disciplinar a ocupação urbana.[57] Embora em muitos momentos estabeleça apenas recomendações de conduta, a lei nº 98/80 tem sido a base de ações e decisões do poder público tais como obras públicas, aprovações de projetos e organização de

[57] Além da lei nº 98/80 há na esfera federal e estadual leis específicas para proteção do patrimônio paisagístico e ambiental.

boa parte das atividades turísticas e imobiliárias desenvolvidas no município. O artigo 37, por exemplo, estabelece que

> *Nenhum padrão é instituído ou adotado pelo Município, quanto ao estilo das edificações e respectiva aparência externa; todavia, fica assegurada à Prefeitura a faculdade de recusar os projetos e embargar as iniciativas que, por detalhes construtivos ou decorativos com características inusuais, ou mesmo eivados de excentricidade, possam influir na descaracterização da paisagem e/ou revelar-se destoantes com as características tradicionais, próprias da Estância.*

Mesmo flexíveis e sujeitas a interpretação, recomendações como a do artigo 37 permitiram que a lei nº 98/80 ajudasse a amenizar os impactos da construção civil sobre a paisagem de Ilhabela.

A importância dada à paisagem, expressa desde a década de 1980 pela lei municipal nº 98/80, foi reafirmada na época da elaboração e aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI).

O PDDI do município de Ilhabela começou a ser elaborado em 2001, no início da gestão do então prefeito Manoel Marcos de Jesus Ferreira. Fatos como poluição ambiental, turismo massificado e ocupação desordenada sinalizavam a necessidade de ações públicas e leis mais elaboradas. Naquele ano foi estabelecida uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Ilhabela e o Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para elaboração do PDDI. Conforme conta Ricardo Martins, atual diretor de promoção ambiental da Prefeitura Municipal de Ilhabela e um dos membros da equipe que elaborou o PDDI, a iniciativa não teve relação com a exigência presente no Estatuto das Cidades[58]:

> *O Estatuto das Cidades foi posterior ao início do PDDI. Quando o prefeito* [Manoel Marcos, atual prefeito de Ilhabela] *assumiu* [2001], *ele queria o plano diretor. Ele conversou com a Maria Inês [atual secretária municipal de meio ambiente], falou que queria montar um plano diretor para Ilhabela, para controlar o crescimento. (...) A Maria Inês tinha contato com professores da USP e ela dava preferência para eles às empresas que vinham com «receita de bolo» pronta. O prefeito gostou da idéia. Fomos à USP, formamos uma equipe com professores de diversas áreas, geografia, biologia etc., e a condição deles* [da equipe] *era que o plano fosse o mais popular possível, o mais participativo possível, e era o que o prefeito e a Maria Inês queriam na época. Aí fizemos aquelas mais de 50 reuniões*

[58] O item I do Artigo 41 da Lei Federal nº 10257/2001 estabelece a obrigatoriedade.

com a população. (...) A gente teve que ensinar as pessoas a pensar nos problemas. (...) Com a metodologia que nós usamos conseguimos fazer as pessoas pensar nos problemas maiores.

A participação popular foi um elemento fundamental na elaboração do PDDI. Embora uma das principais funções de um plano diretor seja fixar princípios e parâmetros para o desenvolvimento urbano, a participação popular ajudou a aproximar o PDDI da realidade de Ilhabela; além disso, também permitiu dar maior transparência e visibilidade tanto ao longo e complexo processo de elaboração do PDDI como ao próprio plano. Prova disso é o fato do PDDI ter sido, desde a época de sua elaboração, objeto de discussões intensas entre cidadãos, políticos e imprensa.

Ao longo dos cinco anos de elaboração e também após sua aprovação o PDDI foi alvo de diversas críticas, a maioria delas baseada na idéia de que o plano criaria restrições severas à construção civil. Essas críticas chegaram a um ponto tal que no final de 2006, às vésperas da promulgação do PDDI, diversos profissionais apresentaram projetos para aprovação, buscando, assim, evitar as novas regras para projeto e construção. Estima-se que quase mil projetos foram apresentados à Prefeitura Municipal de Ilhabela numa única semana. A leitura do PDDI revela, no entanto, que, no tocante a projetos e construções, poucas restrições foram criadas e neste particular há poucas diferenças entre o PDDI e a Lei Municipal nº 98/1980, que até então regulava a construção civil.

Entre os princípios adotados pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Ilhabela, consolidado como lei municipal nº 421/2006, estão:

1. Desestimular a ocupação de áreas ambientalmente frágeis, a expansão urbana e o adensamento — Cada novo avanço da mancha urbana implica desmatamento e estímulo à especulação imobiliária, exige a ampliação das estruturas urbanas, o que causa danos ambientais e envolve grandes custos para o município.
2. Desenvolver sub-centros — Hoje praticamente todos os serviços públicos e privados são centralizados no bairro do Perequê, onde se situa também o Paço Municipal. A Vila, o núcleo urbano que deu origem à cidade de Ilhabela, é hoje centro histórico e turístico. Ao mesmo tempo existem bairros inteiros de residências de veraneio e áreas onde praticamente não há serviços e comércio. Os objetivos aqui são diversificar os bairros e as atividades neles desenvolvidas e diminuir a sobrecarga no sistema de transportes, bastante limitado.

3. Recuperar áreas de preservação permanente: atualmente, a ocupação irregular tem penalizado principalmente os córregos e seus arredores, causando problemas que se estendem às praias e às poucas áreas de mangue da cidade.
4. Desestimular a expansão da malha viária: embora a malha viária atual seja muito limitada, ela está diretamente relacionada à expansão da mancha urbana, ora estimulando-a, ora respondendo às suas demandas.
5. Garantir acessibilidade pública ao patrimônio natural de Ilhabela, bem como a visibilidade cênica e paisagística ao longo da principal via da cidade (a rodovia SP-131): existem diversos casos em que a visibilidade foi limitada por muros e construções, o que, numa cidade turística, são fatos preocupantes e de importância estratégica.
6. Reconhecer a cidade informal, isto é, o interesse da população no desenvolvimento da cidade.
7. Valorizar o patrimônio sócio-ambiental: estimular a economia, o desenvolvimento da cidade e as atividades ambientalmente sustentáveis.
8. Reconhecer a diversidade cultural presente no arquipélago: a despeito da importância das tradições caiçaras, este item refere-se naturalmente aos migrantes e aos veranistas. Há diversos bairros em que os migrantes são maioria.

Os itens 1, 2 e 4 têm como foco a restrição e o controle do crescimento urbano, o principal causador de problemas ambientais no município. À medida que áreas afastadas são ocupadas com construções, cria-se a demanda pela expansão da malha viária para facilitar o acesso a essas áreas. À medida que essa demanda é atendida, com a expansão e o aperfeiçoamento da malha viária, áreas vizinhas às áreas "pioneiras" são ocupadas e toda a região vai-se adensando. Esses três itens pretendem, assim, controlar o crescimento urbano de modo que ele aconteça na mancha já existente. Ao mesmo tempo, o estímulo à formação de sub-centros pretende aliviar as tensões sobre os dois centros existentes (Vila e Perequê) e desenvolver bairros desprovidos de serviços e comércio, onde predominam casas de veraneio. Naturalmente, os princípios estabelecidos pelo PDDI são consensuais e genéricos; a garantia da concretização desses princípios depende em muitos casos da regulamentação através de leis complementares.

Sob certos aspectos, o PDDI tem como pressuposto o desestímulo e a restrição ao crescimento — como temiam alguns profissionais do setor imobiliário. No entanto, o que se coloca em questão com o PDDI é precisamente a qualidade do desenvolvimento urbano realizado até hoje e daquele que será realizado nos próximos anos. Neste sentido o PDDI mais orienta do que restringe

O PDDI também estabelece o zoneamento ecológico e econômico do município, de forma a controlar o crescimento, ordenar a expansão urbana e preservar os recursos naturais em seu território.

- Zona de Restrição Total à ocupação (ZRT): compreende todas as áreas de castões rochosos, praias e área abrangida pelo Parque Estadual de Ilhabela (AP).
- Zona de Alta Restrição 1 (ZR1): compreende as áreas que possuem como características relevos de inclinação acima de 47%, recobertos por floresta ou não. Constituem-se zonas de alta restrição de uso por razões geotécnicas e ecológicas. Define as áreas entre o nível do mar e a cota de 100 metros de altitude, estendendo-se da Praia do Jabaquara pela vertente do oceano Atlântico até o córrego do Sepituba no extremo sul do município. Permite-se o uso/ocupação em módulos de tamanho mínimo de 10.000 m^2 com taxa de ocupação de 10% e coeficiente de aproveitamento de 0,10.
- Zona de Alta Restrição 2 (ZR2): compreende as áreas que possuem como características relevos de inclinação acima de 47% recobertos por floresta ou não. Constituem-se zonas de alta restrição de uso por razões geotécnicas e ecológicas. Ocorrem nas vertentes voltadas para o Canal de São Sebastião. Permite-se o uso/ocupação em módulos de tamanho mínimo de 3.000 m^2, com taxa de ocupação de 15% e coeficiente de aproveitamento de 0,20.
- Zona Urbana de Restrição Geotécnica e Ecológica 1 (ZU1): compreende as áreas que possuem como características relevos de inclinação entre 30 e 47%. Corresponde aos terrenos urbanizáveis com restrições geotécnicas ou ecológicas. Permite-se o parcelamento do solo em módulos de terrenos de tamanho mínimo de 1.800 m^2, com taxa de ocupação de 20% e coeficiente de aproveitamento de 0,30.
- Zona Urbana de Restrição Geotécnica e Ecológica 2 (ZU2): compreende as áreas que possuem como características relevos de inclinação entre 0 e 30%.

Corresponde aos terrenos urbanizáveis com baixas restrições. Permite-se implantação de módulos de tamanho mínimo de 450 m², sem desdobro em áreas localizadas nos bairros do Perequê, Vila, Itaquanduba e Barra Velha. Nos demais bairros o tamanho mínimo deve ser 600 m², com taxa de ocupação de 30% e coeficiente de aproveitamento de 0,50.

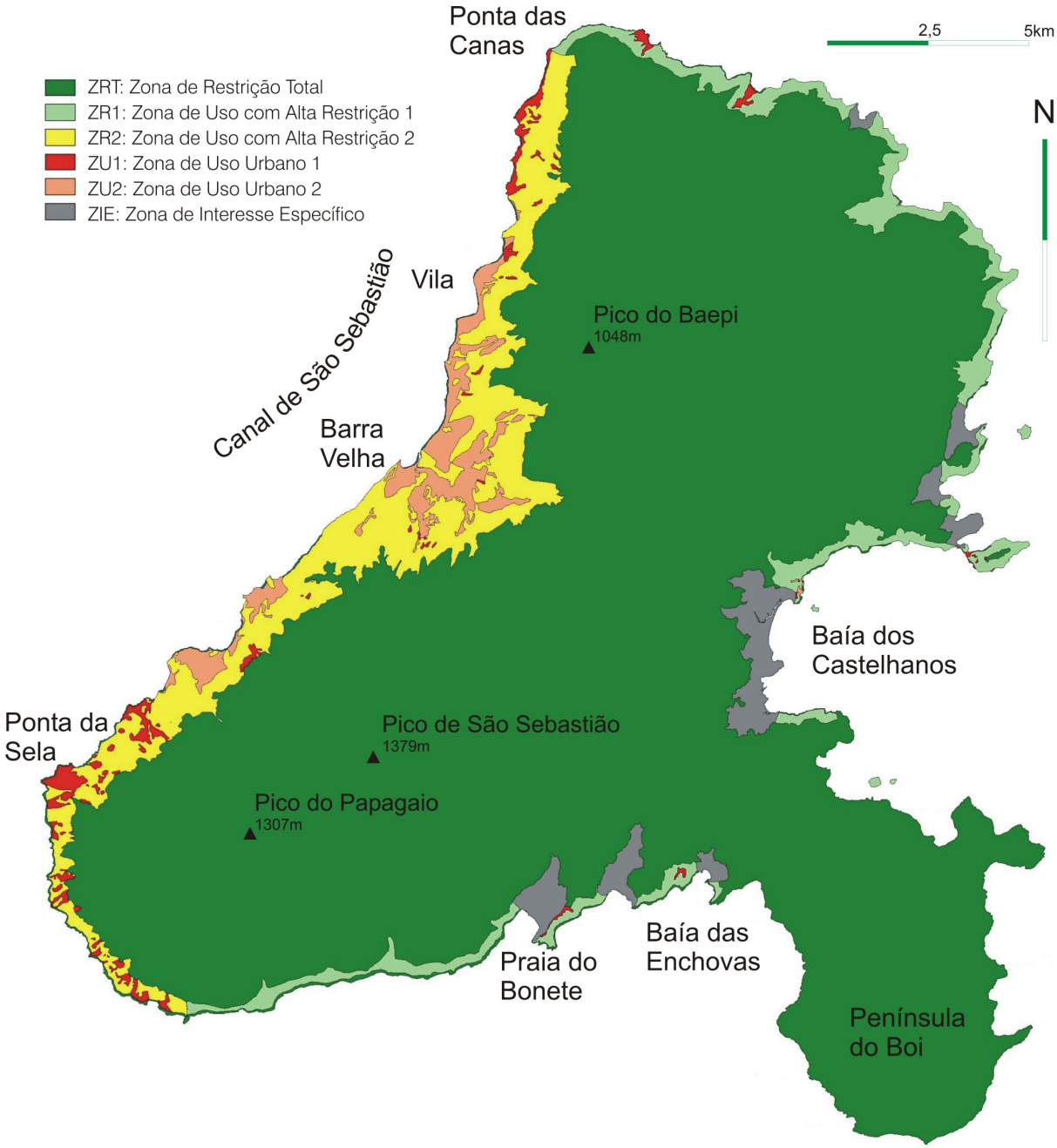
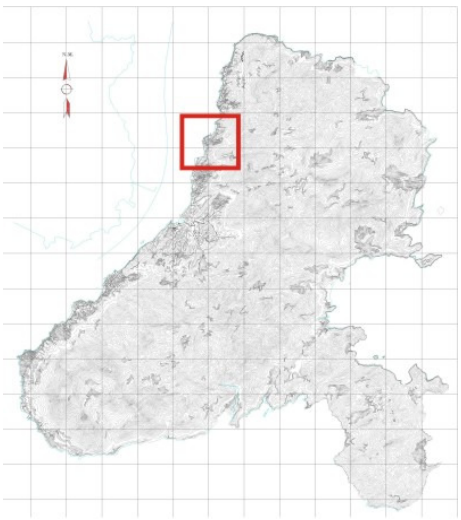
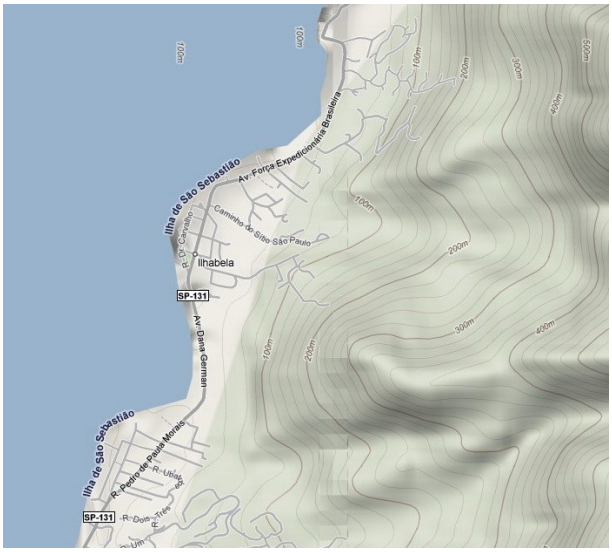


Fig. 3.58 — Zoneamento ecológico e econômico do município de Ilhabela, estabelecido pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, lei municipal nº 421/2006.

- Zona de Interesse Específico (ZIE): compreende as áreas ocupadas pelas comunidades tradicionais, áreas de patrimônio histórico e cultural e sítios arqueológicos. As áreas das comunidades tradicionais seguem as seguintes delimitações: limites laterais pelo divisor de água de cada sub-bacia hidrográfica contígua à praia ou costeira onde se encontram as moradias de cada uma das comunidades até atingir a cota que define o limite do Parque Estadual de Ilhabela; posteriormente segue a cota 100 m até encontrar outro divisor de água que se estende até o mar.

A figura 3.58 deixa claro quais são os dois principais determinantes do zoneamento. O primeiro é o Parque Estadual de Ilhabela, que, por suas características físicas e legais, delimita a cidade a partir das cotas planialtimétricas de 200m e 100m — o que varia em função do zoneamento. O segundo é a topografia acidentada que restringe a ocupação em determinadas áreas da cidade, mesmo que estejam inseridas em áreas totalmente ocupadas.





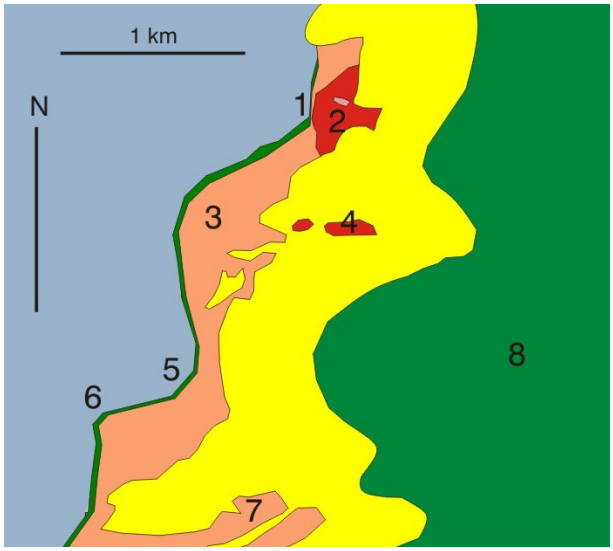


Fig. 3.59 — Comparativo entre mapa da área entre o Saco da Capela e o Saco do Indaiá e zoneamento proposto para a mesma área. 1. Saco do Indaiá, 2. Morro de Santa Teresa, 3. Vila, 4. Vale junto ao Morro do Cemitério, 5. Saco da Capela, 6. Ponta do Pequeá, 7. Engenho d'Água II, 8. Parque Estadual de Ilhabela.

A figura 3.59 revela que existe uma correspondência entre a realidade atual — isto é, a topografia existente e a cidade tal como ela se desenvolveu até hoje. As áreas 2 (Morro de Santa Tereza) e 4 (vale situado junto ao Morro do Cemitério) são classificados como ZU1 em razão de sua alta declividade. Essa correspondência se observa também nas zonas de alta restrição nas faces norte e sul de Ilhabela, que estão relacionadas não apenas às declividades acentuadas dessas regiões, mas também ao fato de serem regiões muito pouco ocupadas da cidade. É claro desta forma o interesse do município em desestimular o crescimento da cidade nessas regiões, o que poderia criar novas demandas por infraestrutura e criaria novas perspectivas de danos ao meio ambiente.

Não há, contudo, inovações em relação àquilo que já havia sido estabelecido anteriormente com a legislação anterior ao PDDI. Neste sentido, o zoneamento proposto pelo PDDI apenas reafirma aquilo que já havia sido estabelecido por leis como a Lei Municipal nº 98/1980, a Lei de Gerenciamento Costeiro e o Decreto Estadual nº 9414/1977, que criou o Parque Estadual de Ilhabela.

A despeito da qualidade do PDDI, tanto em seu texto final como em todas as etapas cumpridas em sua elaboração, ainda falta ao plano a elaboração e a regulamentação de leis complementares para que ele seja integralmente colocado em prática. Existem diversos pontos que permanecem como intenção, sem que se observe qualquer ação pública no sentido de realizá-los. Por exemplo, o PDDI reconhece e destaca a importância dos transportes alternativos ou públicos; no entanto, a única ciclovia do município ainda não foi totalmente concluída e o transporte hidroviário — potencial inexplorado — limita-se à travessia marítima especialmente dedicada a carros, motos e caminhões.

Nas entrevistas realizadas para esta pesquisa, corretores imobiliários afirmaram que o PDDI cria restrições sem, no entanto, prever sua aplicação prática. À parte o fato de que em muitos casos isso é feito posteriormente, através de regulamentações e leis complementares[59], a fiscalização municipal é deficiente e algumas ambigüidades ainda permanecem sem solução. O PDDI dá grande ênfase ao desenvolvimento sustentável baseado no turismo ecológico, mas a construção civil continua sendo uma atividade economicamente importante para uma grande parcela da população, sobretudo os

[59] É o caso dos parágrafos do PDDI que tratam da restrição ao turismo de massa. Estes parágrafos têm sido discutidos em ocasião da elaboração das leis que limitam o acesso de veículos e que criam taxas específicas para turistas, com vistas à proteção ambiental.

migrantes. Não há sinais, ao menos em curto ou médio prazo, de que a cidade possa reduzir sua dependência do mercado imobiliário e, a não ser pelo PDDI, não se nota qualquer esforço do poder público neste sentido.

Por sua própria natureza, pode-se supor que o PDDI deverá consolidar-se como lei fundamental do município à medida que leis complementares sejam criadas e regulamentadas e mesmo com a divulgação e adoção de seus princípios, seja por parte da iniciativa privada, seja por parte do poder público. O momento atual — transição entre governos municipais[60] — cria a expectativa de que o PDDI seja mais amplamente adotado, não apenas no sentido de regulamentar sua aplicação prática, mas também no sentido de vê-lo adotado como princípio das ações do poder público e da iniciativa privada. Os princípios propostos pelo PDDI têm sido adotados espontaneamente por cidadãos comuns, profissionais e empresas do setor imobiliário ou turístico. No entanto, dado o pouco número de exemplos desse tipo e seu pequeno impacto sobre a cidade, eles não têm sido suficientes para gerar as transformações necessárias, tampouco para influenciar a postura exploradora que tem sido adotada até hoje. Isto ocorre porque o poder público se beneficia do desenvolvimento urbano, independentemente de seu impacto. As leis municipais estabelecem uma relação de proporção direta entre os tributos e a área total do imóvel. Além de isto não representar obstáculo para quem decide construir ou comprar imóveis em Ilhabela, essa proporcionalidade pode ser um estímulo para que o poder público municipal tenha uma atitude desenvolvimentista diante das atividades e possibilidades econômicas do município.

A aplicação plena do PDDI seria, assim, prova da disposição pública no sentido de preservar os recursos naturais do município e recuperar aqueles que foram esgotados ou danificados nas últimas décadas.

---

[60] Manoel Marcos de Jesus Ferreira, do PTB, que cumpriu dois mandatos entre 2001 e 2008, e Antonio Luiz Colucci, do PPS, que assumiu a prefeitura para cumprir o mandato de 2009 a 2012.

3.4 Sociedade

O habitante de Ilhabela sabe que vive num lugar diferenciado; as particularidades da cidade, numa escala nacional ou regional, são evidentes em razão de sua insularidade. A consciência dessa diferenciação remonta à época em que o turismo e o mercado imobiliário ainda não haviam se instalado no arquipélago; ela foi fortemente modificada ao longo das últimas três décadas, período de maior desenvolvimento econômico e urbano de Ilhabela. A modificação dessa consciência deu-se à medida que a população de caiçaras reduziu e a de migrantes aumentou. Ao mesmo tempo, o aumento da população, conseqüência direta da migração, levou a mudanças de percepção da paisagem.

Mudanças econômicas também influenciaram fortemente a percepção e a consciência da população sobre a cidade. A pesca e a agricultura, atividades relativamente independentes de mercados externos à cidade e ligadas à cultura caiçara, deram lugar ao turismo e à construção civil, atividades totalmente dependentes desses mercados e sem qualquer ascendência cultural tradicional.

O aspecto atual da paisagem de Ilhabela é conseqüência das aceleradas transformações que sua população atravessou nas três últimas décadas. Não haveria grandes empreendimentos imobiliários sem a forte presença da cultura metropolitana no arquipélago, trazida pelos turistas e migrantes.

Estas e outras questões pautaram as entrevistas que realizei para este trabalho e as duas pesquisas de opinião realizadas em 2007 e 2008 pelo IBOPE em parceria com o Instituto Ilhabela Sustentável.[61]

A representatividade das cinco entrevistas que serviram de base para este capítulo é dada por aquilo que elas significam em conjunto. A rigor, cinco entrevistados não bastam para abranger e delinear aquilo que pretendo mostrar neste capítulo — a forma como as pessoas pensam a respeito de Ilhabela e como esse pensamento

---

[61] O Instituto Ilhabela Sustentável é uma organização não-governamental criada em 2007 com objetivo de, nas palavras dos próprios membros do instituto, "promover a participação e a organização da sociedade civil visando o planejamento, a implementação e o monitoramento de ações para o desenvolvimento sustentável de Ilhabela" (texto disponível em http://www.iis.org.br/visao.html, acessado em 28 de outubro de 2008)

constitui o *topos* do desenvolvimento desta cidade. Contudo, por estarem relacionadas a segmentos importantes da cidade, por serem elas mesmas representantes fidedignos destes segmentos, as falas colhidas para esta pesquisa ecoam aquilo que tem sido feito, dito e pensado em Ilhabela nas últimas duas ou três décadas — como visto até aqui, período que efetivamente definiu a forma atual da cidade. Não há, portanto, limite discernível entre essas falas e as vidas das pessoas entrevistadas para este trabalho; não é possível distinguir o que é uma fala genuinamente pessoal e o que é o reflexo do lugar sobre o olhar do indivíduo.

Adotei três pressupostos para a seleção dos entrevistados. Primeiramente, era necessário que todos fossem habitantes de Ilhabela, devidamente estabelecidos na cidade — o que implica não apenas trabalho, mas a experiência do dia-a-dia, que inclui tarefas rotineiras como lazer, compras e diversão.

Em seguida, era necessário que todos atuassem em algum dos setores analisados neste trabalho — meio ambiente, turismo e mercado imobiliário. Por fim, esperava-se também que os entrevistados apresentassem as duas condições anteriores há alguns anos, isto é, que não fossem meros recém-chegados ao litoral norte paulista, de modo que o tempo cumprisse seu papel no sentido de construir nessas pessoas um conhecimento minimamente relacionado com a realidade do lugar e de suas atividades. Ainda que este conhecimento seja incompleto e restrito às particularidades das vidas dessas pessoas, ele é completo na medida de sua espontaneidade e de sua simplicidade — estes atributos, associados ao fato de que essas falas efetivamente correspondem à realidade de Ilhabela, é que lhe conferem autenticidade.

As duas pesquisas de opinião do IBOPE complementaram e reforçaram o que havia sido obtido com as entrevistas que realizei. Para a realização destas pesquisas o IBOPE entrevistou moradores, veranistas e turistas sobre os aspectos mais importantes do município — como meio ambiente, saúde e segurança. O objetivo principal foi descobrir o que pensam as pessoas que vivem ou visitam Ilhabela e usar esses dados como base para o desenvolvimento de projetos e políticas públicas.

As entrevistas que realizei ocorreram no segundo semestre de 2007. Entrevistei três corretores de imóveis, Eliane Ghiraldini Pinheiro, Ugo Ramasco e Marcela Luca; o diretor de promoção ambiental, arquiteto Ricardo Martins; e o jornalista e ambientalista Nivaldo Simões.

Ao entrevistar os corretores busquei focalizar as possíveis contradições e conflitos entre o interesse privado e o interesse público. A rigor, em Ilhabela a interação entre poder público local e iniciativa privada no setor imobiliário dá-se apenas através dos tributos municipais e os interesses parecem mais conflitantes do que seria desejado.

Ao entrevistar Ricardo Martins procurei abordar questões como preservação ambiental, crescimento urbano e principalmente o processo de elaboração e aplicação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. Ricardo Martins participou ativamente de todo o processo desde o início e tornou-se diretor de promoção ambiental durante a segunda gestão do então prefeito Manoel Marcos de Jesus Ferreira (2005-2008).

Com Nivaldo Simões a entrevista tratou da história recente de Ilhabela, crescimento urbano, ocupação desordenada, mercado imobiliário e outras questões ambientais e culturais que têm estado presentes nos fatos e debates mais freqüentes no arquipélago nas últimas décadas. Nivaldo Simões é diretor do jornal Canal Aberto, atuou como diretor da Defesa Civil durante a gestão da prefeita Nilce Signorini (1997-2000) e tem grande experiência nas questões ambientais e históricas do município.

As entrevistas que realizei e as duas pesquisas do IBOPE coincidem em pelo menos três pontos. Em primeiro lugar, como dito no início deste capítulo, todas as pessoas têm noção de que Ilhabela é um lugar diferente de outros lugares do litoral paulista ou do litoral brasileiro. Independentemente do referencial, existe um consenso no que diz respeito à forma como as particularidades de Ilhabela a tornaram um bom lugar para visitar ou viver. Esta visão é comum entre turistas, que ressaltam o lado paradisíaco de Ilhabela; veranistas e moradores, embora não sejam unânimes ao compartilhar da visão dos turistas, também reconhecem esse valor.

A apresentação da pesquisa do IBOPE de 2007 foi encerrada com as seguintes palavras:

> *Ilhabela é percebida como um lugar privilegiado, motivo de orgulho para seus moradores e visitantes. As belezas naturais, o contato com a natureza e tranqüilidade são os aspectos mais valorizados. A atividade turística é vista como vocação econômica prioritária de Ilhabela e de fundamental importância para seus moradores – tem sido o motor de seu desenvolvimento.*[62]

---

[62] IBOPE, *Pesquisa de opinião pública sobre Ilhabela*. 2007. Disponível em http://nossailhamaisbela.org.br/bibliotecadigital.html. Acessado em 22 de janeiro de 2008.

A pesquisa de 2008 apenas reforçou os resultados obtidos antes. No entanto, o texto da pesquisa de 2007 prossegue destacando os problemas relacionados a essa visão:

> *Por outro lado, a cidade tem problemas estruturais, acentuados pelo forte fluxo de turistas. O mais grave é o saneamento básico deficiente, que além de ser apontado como maior problema, é o serviço público pior avaliado, seguido por trânsito e ocupação desordenada, na opinião de veranistas.*[63]

A ambigüidade aqui sinalizada também esteve presente nas entrevistas que realizei — é este o segundo ponto comum entre as entrevistas e as duas pesquisas do IBOPE. Outro consenso é de que a atitude exploradora, que predomina até hoje, deve ser transformada de modo a preservar os recursos naturais que permitiram alguma qualidade ambiental para o município. O conflito entre essa atitude e a riqueza ambiental original de Ilhabela é demonstrada por Ricardo Martins:

> *Quem vem de fora vem com uma outra cabeça. Não tem esse negócio de economizar água. Ele* [migrante] *vê esse monte de terra, ele quer derrubar tudo e fazer plantação. (...) A pessoa diz «eu quero uma casa no meio do mato». Só que ele limpa* [desmata] *tudo, aí ele vem aqui, ainda pede muda* [a SMA mantém um viveiro de mudas de árvores nativas] *porque ele vai preservar. Aí tem uma arvorezinha no meio do terreno, ele faz um jardim em volta, isso ele vai manter.*

Nivaldo Simões reforça essa idéia destacando o comprometimento de parte do poder público nesse processo de exploração do meio ambiente:

> *Desenvolvimento nem sempre é crescer. Desenvolvimento pode ser manter. Ou até retroagir. Não é essa concepção... Mas eles nem sabem do que a gente tá falando, os políticos daqui nem querem saber. Eles acham que é fazer, fazer, fazer. E para mim, na minha concepção, não fazer é um baita de um progresso.*

Os corretores imobiliários admitem a necessidade de limitação do crescimento urbano, mas nas entrevistas foram reticentes diante da necessidade de clarificar essa idéia. Para a maioria, essa limitação acontece através do poder público e do trabalho de profissionais diretamente relacionados à construção civil — engenheiros e arquitetos.

Isto nos leva ao terceiro ponto comum entre as entrevistas e as pesquisas do IBOPE: a questão do desenvolvimento *versus* preservação e os problemas decorrentes dela são vistos como responsabilidade do poder público, não da população. Para os corretores, é papel do poder público assegurar a preservação do meio ambiente, desde

---

[63] idem

que sejam asseguradas as condições para que o município continue a se desenvolver. Ricardo Martins, como representante do poder público, embora enfatize a importância da consciência individual na ação sobre o meio ambiente, destaca o papel fundamental da educação e da fiscalização, reafirmando a forte presença do poder público sobre diversas esferas da vida em Ilhabela. Nivaldo Simões destaca a forma como a política interfere nestas questões, o que leva o poder público a atuar ora em favor da preservação dos recursos naturais — porque a ocasião, a opinião pública e a população assim o desejam —, ora em favor do desenvolvimento urbano — porque isso lhe traz benefícios políticos e sobretudo econômicos.

A pesquisa do IBOPE de 2008 reafirma o que foi observado nas entrevistas:

Fig.3.60 — Pesquisa de opinião, 2008.

A comoção popular causada pela transição política nas eleições municipais de 2008 foi um sintoma do que havia sido revelado pelas pesquisas do IBOPE. Embora a população reconheça no turismo e no mercado imobiliário os principais agentes dos problemas ambientais enfrentados por Ilhabela, a maioria das pessoas acredita que esses problemas devem ser enfrentados pelo poder público municipal — a ele cabe organizar e planejar o turismo e disciplinar o mercado imobiliário.

Há duas razões para isto. Primeiro, historicamente, a única força capaz de moderar o mercado turístico e imobiliário tem sido o poder público estadual. A cultura tradicional caiçara não pôde fazer frente ao súbito advento do turismo e da construção

civil; a figura do grileiro ilustra essa situação (v. nota 10). Isto fez com que a presença do poder público estadual fosse cada vez maior, bem como a dependência da população em relação às ações desse poder.

Outra razão para a população atribuir grandes responsabilidades ao poder público municipal é a inexistência de uma "consciência ilhabelense", um reconhecimento cristalino das necessidades da população, já que ela é fortemente influenciada pela migração e sazonalmente modificada com a presença dos turistas e veranistas. A própria pesquisa do IBOPE reforça essa idéia ao colher opiniões com base nesses grupos — morador, veranista e turista. Entre os moradores há ainda a divisão entre caiçaras e migrantes; e entre os migrantes existem fortes nuances, como a que existe entre os migrantes que vêm da Grande São Paulo e os que vêm de Minas Gerais e da região Nordeste.

Ironicamente, os primeiros esforços no sentido de construir essa consciência sobre o lugar vieram do poder público e de veranistas — estes, com a criação de organizações não-governamentais com o objetivo expresso de trabalhar pelo bem da cidade; aquele, com a elaboração do Plano Diretor (PDDI). Nos dois casos, os pressupostos foram o reconhecimento da cidade e da população ilhabelense — antes entidades diluídas no emaranhado de interesses políticos e econômicos — e as conseqüências têm sido a ação e o planejamento integrado de setores que até hoje têm trabalhado com pouca ou nenhuma sintonia, como meio ambiente e turismo.

A expectativa é que essa sintonia surja não apenas entre os setores que movem economicamente a cidade, mas também entre os personagens responsáveis pela construção do imaginário local e pela transformação sócio-cultural do município. O estabelecimento de princípios — como aqueles presentes no PDDI e no estatuto de ONGs — certamente cumprirá importante papel no sentido de oferecer linhas pelas quais o desenvolvimento de Ilhabela deverá seguir.

Considerações finais

Embora fundada há cerca de dois séculos, a cidade que ora vemos no arquipélago de Ilhabela teve seu início há pouco mais de quarenta anos. O Parque Estadual de Ilhabela, as ocupações desordenadas, os empreendimentos imobiliários e turísticos, o impacto dessas atividades na paisagem, a presença cada vez maior do migrante e a dissolução da cultura caiçara — todos estes objetos ou fenômenos são recentes se comparados com a história de Ilhabela, muito mais ampla do que sua constituição recente permite supor.

O peso das últimas quatro décadas sobre a formação da cidade de Ilhabela é explicado pela sua relação com o continente. Enquanto se manteve isolada do continente, a cidade resumiu-se a vilarejos esparsos e ranchos de caiçaras, ligados por trilhas que ainda estavam longe de constituir a malha viária do município. A partir da ligação com o continente, em 1959, Ilhabela desenvolveu-se rapidamente, influenciada por transformações que tiveram reflexos não apenas no Litoral Norte do Estado de São Paulo, como também em boa parte do Brasil e do mundo.

O turismo eclodiu nesse período e tornou-se atividade importante para diversas cidades; para algumas, como Ilhabela, o turismo mostra-se como única atividade economicamente relevante. A construção civil, embora também seja uma atividade importante, surge como conseqüência da consolidação da cidade como destino turístico. Toda a percepção que se tem da cidade é, assim, pautada pelo olhar turístico. Que essa percepção oriente as pessoas que visitam Ilhabela todos os anos, é algo fácil de compreender: não se espera do turista uma integração maior com os ritmos e atributos do lugar. Chama a atenção, no entanto, que o viés turístico permeie praticamente todas as ações realizadas em Ilhabela, inclusive aquelas que dependem de uma visão mais ampla sobre as características ambientais e paisagísticas do município.

Isto pode ser explicado pelo fato de que desde a década de 1960 os frutos do turismo têm sido numerosos e muito rentáveis — o que reforçou a idéia de que o valor da cidade resumia-se ao seu potencial turístico. Embora isto seja verdade em alguma medida, esta idéia oculta o fato de que toda qualidade turística é precedida por

qualidades sociais e ambientais sólidas e, portanto, são estas qualidades que criam aquela.[64]

A atuação do mercado imobiliário ao longo desse período tem sido ambígua: ao mesmo tempo que surgiu em Ilhabela com o turismo e por isso está sujeito às mesmas oscilações características desta atividade, depende, por sua própria natureza, da manutenção das condições ambientais e paisagísticas originais do arquipélago. Apesar da atitude exploradora do mercado imobiliário, essa dependência pode num futuro breve trazer transformações importantes e positivas para toda a cidade. Com a escassez de áreas para o desenvolvimento da construção civil e a necessidade de preservar o valor dos imóveis, é possível que haja mobilização da sociedade e do poder público no sentido de preservar também o ambiente que permitiu que o mercado imobiliário se tornasse rentável.

Diante disso, merecem especial atenção o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Ilhabela (PDDI) e os trabalhos do Instituto Ilhabela Sustentável — ações que têm o claro objetivo de compreender a cidade e oferecer respostas duradouras aos seus problemas mais comuns. Mais do que isso, também é possível que estas ações contribuam na formação de uma nova consciência em relação à cidade. Foi precisamente a falta dessa consciência um dos motivos que levou o turismo e o mercado imobiliário a interferir negativamente na paisagem e nos recursos naturais de Ilhabela. Incapazes de compreender sua relação com o meio ambiente, estas atividades eliminaram as possibilidades de integrar-se com ele; as conseqüências disso são evidentes e não se limitam apenas às questões sócio-ambientais levantadas ao longo do presente trabalho.

Igualmente importante é o papel do Parque Estadual de Ilhabela, não apenas como fonte de recursos naturais, mas também como constituinte da paisagem ilhabelense e, portanto, do imaginário de turistas e moradores. Embora essa relação seja evidente, o modo como a cidade formou-se ao longo das últimas décadas mostra que os pressupostos do turismo e do mercado imobiliário — os principais agentes dessa formação — originam-se fora de Ilhabela. A importação de princípios tem se mostrado tão prejudicial quanto a entrada incessante de pessoas e de materiais de construção no arquipélago. É possível que essa condição seja alterada à medida que o Parque

---

[64] É claro que o potencial turístico pode ser criado artificialmente, a partir de investimentos de origem externa. Mas estes casos são exceções, não a regra entre cidades turísticas, tampouco têm relação com o que ocorre em Ilhabela.

Estadual integre-se à cidade; isto não depende apenas do reconhecimento tácito de seus limites, mas também de suas qualidades ambientais e paisagísticas superiores, para além daquilo que é determinado por lei. O simples respeito aos limites físicos de uma área preservada não implica o reconhecimento do valor genuíno dessa área, mesmo que na maior parte dos casos isto seja precedido por aquilo.

A evolução urbana de Ilhabela e a manutenção das qualidades que permitiram o êxito do turismo e do mercado imobiliário dependem de um claro entendimento dessas qualidades. Pela forma como essas duas atividades fizeram parte da constituição da cidade, não parece possível buscar um caminho de desenvolvimento em que elas não estejam incluídas. Chega a ser irônico constatar que as duas atividades que mais trouxeram problemas para Ilhabela são também aquelas que têm permitido obter os recursos necessários para a superação desses problemas. Não se trata, contudo, de apenas desenvolver uma nova compreensão diante das questões ambientais e paisagísticas de Ilhabela, como também de refletir sobre os efeitos dessas duas atividades e sobre os meios que lhes permitirão trazer benefícios reais e duradouros à cidade e a todo o arquipélago.

Referências

- AFONSO, Cintia Maria. *A paisagem da Baixada Santista: urbanização, transformação e conservação*. Edusp / FAPESP. São Paulo, 2006.
- ALTÉS, Carmen. *El turismo en América Latina y el Caribe y la experiencia del BID*. Inter-American Development Bank. Washington, 2006. Disponível em http://www.iadb.org/sds/doc/env-149e.pdf. Acessado em 14 de dezembro de 2007.
- ALZATE, Adriana Gómez. *El paisaje como sistema visual y holístico*. Ateliê Geográfico, vol. 2, nº 4, p. 1-17. Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2008.
- ANDERÁOS, Ricardo. *Projeto de extração de gás no campo de Mexilhão prejudica Ilhabela e São Sebastião*. Disponível em http://anderaos.com/?p=151. Acessado em 28 de outubro de 2007.
- BRASIL. *Lei Federal nº 6766/1979*. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. Editora 34 / Edusp. São Paulo, 2000.
- CAMPOS, Ana Cecília de Arruda. *Alphaville / Tamboré e Barra da Tijuca: a implantação dos modelos e suas relações com a estrutura sócio-econômica brasileira.* Disponível em http://www.usp.br/fau/docentes/depprojeto/j_whitaker/outrosaut.html. Acessado em 27 de julho de 2007.
- COSTA, André. *A imagem da Arquitetura e a arquitetura da imagem: uma investigação acerca da construção dos discursos na produção do espaço urbano*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.
- COSTA, Ana Lúcia Reis Melo Fernandes da. *Lugar, o absurdo da liberdade*. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp217.asp. Acessado em 5 de novembro de 2006.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Livraria Martins Fontes. São Paulo, 1983.
- CUNHA, Icaro A. da. *Conflito ambiental na costa de São Paulo: o Plano Diretor de São Sebastião*. In: ABRAMOVAY, Ricardo (org.). *Construindo a ciência ambiental*. Annablume. São Paulo, 2001.
- DEBORD, Guy. *A Sociedade do Espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo.* Contraponto. Rio de Janeiro, 1998.
- DIEGUES, Antonio Carlos (org.). *Ilhas e Sociedades Insulares*. NUPAUB/USP. São Paulo, 1997.
- *Os DONOS da ilha*. Direção de Kiko Cardial. Ilhabela: Retroativos, 2007. Mídia digital (25 min.): son., color., port.
- FRANCO, Maria Assunção Ribeiro. *Desenho ambiental: instrumento fundamental da arquitetura e do planejamento territorial.* Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994.

- GONÇALVES, Fábio Mariz. *Discussões sobre o papel dos espaços livres públicos nos bairros de elite contemporâneos*. Paisagem e ambiente. nº 15, p. 9-35. São Paulo, 2002.
- GONÇALVES, Fábio Mariz. *O Desenho da Paisagem e a Relação entre os Padrões de Urbanização e o Suporte Físico.* Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.
- HICKEL, Denis Kern. *A (in)sustentabilidade na arquitetura.* Arquitextos nº 064.e328, Portal Vitruvius. São Paulo, setembro de 2005. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp328.asp. Acessado em 20 de dezembro de 2005.
- ILHABELA. *Lei Municipal nº 98/1980.* Dispõe sobre o patrimônio turístico, a proteção ambiental e o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ilhabela.
- ILHABELA, Prefeitura Municipal da Estância Balneária de. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado*. Ilhabela, 2006.
- ILHABELA, Prefeitura Municipal da Estância Balneária de. *Plano Gestor de Turismo.* Ilhabela, 2005.
- ILHABELA, Prefeitura Municipal da Estância Balneária de. *Um pouco de História...* Disponível em http://www.ilhabela.sp.gov.br/portugues/ver_conteudo_foto3.php?cod_conteudo=0000117#. Acessado em 19 de dezembro de 2007.
- JACQUES, Paola Berenstein. Apresentação. In JACQUES, Paola Berenstein (org.). *Apologia da deriva. Escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, pg. 13-36.
- LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. *A paisagem, a natureza e a natureza das atitudes do homem.* Paisagem e Ambiente, nº 4. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1992.
- LEMOS, João Rett e MACEDO, Sílvio Soares. *Condomínios residenciais fechados na região metropolitana de São Paulo*. Paisagem e Ambiente, nº 23, p. 135-144. São Paulo, 2007.
- LIMA, Zeuler. *Enclaves globais em São Paulo: urbanização sem urbanismo?* Arquitextos nº 059.02, Portal Vitruvius. São Paulo, abril de 2005. Disponível em http://vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_02.asp. Acessado em 20 de dezembro de 2005.
- LIMENA, Maria Margarida Cavalcanti. *Cidades complexas no séc. XXI*. São Paulo em Perspectiva, vol.15, nº 3. São Paulo, julho/setembro de 2001. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000300006. Acessado em 14 de setembro de 2006.
- LOUREIRO, Claudia; AMORIM, Luiz Manuel do Eirado. *Dize-me teu nome, tua altura e onde moras e te direi quem és: estratégias de marketing e a criação da casa ideal.* Arquitextos nº 057.e281, Portal Vitruvius. São Paulo, fevereiro de 2005. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp281.asp. Acessado em 10 de maio de 2006.
- MACEDO, Sílvio Soares. *Paisagem, Urbanização e Litoral do Éden à cidade.* Tese de livre docência. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1993.

- MACEDO, Silvio Soares; PELLEGRINO, Paulo Renato Mesquita. *Do éden à cidade — transformação da paisagem litorânea brasileira.* In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da (org.). Turismo: espaço, paisagem e cultura. Hucitec. São Paulo, 1996. p.156-160.
- MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. *PROJETO ORLA: fundamentos para gestão integrada*. Brasília, 2002.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Beira do mar, lugar comum? A valorização e a valoração dos espaços litorâneos*. Paisagem e Ambiente, nº 10. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.
- OLIVEIRA, Gustavo Burgos de*. Loteamento, desmembramento, desdobro, loteamento fechado.* Jus Navigandi, nº 1688. São Paulo, 2008. Disponível em http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=10943. Acessado em 22 de junho de 2008.
- OLIVEIRA Jr., Hélio Rodrigues de. *Notas sobre a cidade, a modernidade e os condomínios fechados.* Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2005.
- PETROBRÁS. *Relatório de Impacto Ambiental — Atividade de Perfuração, Produção e Escoamento de Gás e Condensado, no Campo de Mexilhão e Adjacências, Bacia de Santos, SP*. Disponível em http://blog.estadao.com.br/blog/media/RIMA.pdf. Acessado em 10 de janeiro de 2008.
- *RODOVIA Rio-Santos*. Disponível em http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102m.htm. Acessado em 4 de fevereiro de 2008.
- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. Hucitec. São Paulo, 1988.
- SANDEVILLE JR., Euler. Por *uma história e por um projeto de diálogo sobre as histórias.* Anais do VII ENEPEA. Belo Horizonte, 2004. Disponível em http://www.ambiente.arq.br/profissional/artigos/paisagismobrasileiro.htm. Acessado em 18 de março de 2006.
- SCIFONI, Simone. *A construção do patrimônio natural*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 2006.
- SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Parque Estadual de Ilhabela*. Disponível em http://www.ambiente.sp.gov.br/ppma/unidilbe.htm . Acessado em 11 de janeiro de 2008.
- SILVA, Keli de Oliveira. *A periferização causada pela desigual urbanização brasileira*. Revista Urutágua, nº 11. Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2007.
- SIMÕES, Nivaldo. *Uma Viagem Pela História do Arquipélago de Ilhabela*. Nova América. São Paulo, 2005.
- SPIRN, Anne Whiston*. O Jardim de Granito.* Edusp. São Paulo, 1995. 1ª edição.
- TAYLOR-FLÓREZ, Henny Consuelo. *O Planejamento ambiental como alternativa de desenvolvimento sustentável em território insular.* Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 2000.

- TREVISAN, Ricardo Marques. *Condomínios tipo vila em São Paulo*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

Créditos das ilustrações

Fig.1.1 — Prefeitura Municipal de Ilhabela

Fig.1.2 — Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

Fig.1.3 — imagem obtida através do software *Google Earth*

Figs 2.1 a 2.12 — imagens de divulgação obtidas nos websites dos empreendimentos

Figs. 2.13 e 2.14 — Anúncios publicados na revista *Minha Casa, Meu Imóvel* em março de 2007.

Fig. 2.15 — Ilha Arquitetura e Meio Ambiente

Figs. 2.16 — imagem de divulgação obtida no website do empreendimento

Fig. 3.2 — Nivaldo Simões

Fig. 3.41 — Pedro Fukui

Fig. 3.54, 3.55, 3.56, 3.57 — imagens de divulgação obtidas no website do empreendimento

Fig. 3.58 — Prefeitura Municipal de Ilhabela

Fig. 3.60 — IBOPE

Demais ilustrações e fotografias — Christian Deni Rocha e Silva

Livros Grátis

(http://www.livrosgratis.com.br)

Milhares de Livros para Download:

Baixar livros de Administração
Baixar livros de Agronomia
Baixar livros de Arquitetura
Baixar livros de Artes
Baixar livros de Astronomia
Baixar livros de Biologia Geral
Baixar livros de Ciência da Computação
Baixar livros de Ciência da Informação
Baixar livros de Ciência Política
Baixar livros de Ciências da Saúde
Baixar livros de Comunicação
Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE
Baixar livros de Defesa civil
Baixar livros de Direito
Baixar livros de Direitos humanos
Baixar livros de Economia
Baixar livros de Economia Doméstica
Baixar livros de Educação
Baixar livros de Educação - Trânsito
Baixar livros de Educação Física
Baixar livros de Engenharia Aeroespacial
Baixar livros de Farmácia
Baixar livros de Filosofia
Baixar livros de Física
Baixar livros de Geociências
Baixar livros de Geografia
Baixar livros de História
Baixar livros de Línguas

Baixar livros de Literatura
Baixar livros de Literatura de Cordel
Baixar livros de Literatura Infantil
Baixar livros de Matemática
Baixar livros de Medicina
Baixar livros de Medicina Veterinária
Baixar livros de Meio Ambiente
Baixar livros de Meteorologia
Baixar Monografias e TCC
Baixar livros Multidisciplinar
Baixar livros de Música
Baixar livros de Psicologia
Baixar livros de Química
Baixar livros de Saúde Coletiva
Baixar livros de Serviço Social
Baixar livros de Sociologia
Baixar livros de Teologia
Baixar livros de Trabalho
Baixar livros de Turismo