

A BELA VILA DOS ENGENHOS

proposta de itinerário cultural em Ilhabela-SP



Bárbara Marie Van Sebroeck Lutiis Silveira Martins

Bela Vila dos Engenhos:

proposta de itinerário cultural em Ilhabela-SP

inquietações e reflexões epistemológicas do Turismo e
de sua interface com o Patrimônio Cultural no território

Bárbara Marie Van Sebroeck Lutiis Silveira Martins

Orientador: Prof. Dr. Reinaldo Miranda de Sá Teles

Universidade de São Paulo - Escola de Comunicação e Artes

Trabalho de Conclusão de Curso - Turismo

São Paulo, 2020

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

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo
Dados inseridos pelo(a) autor(a)

Martins, Bárbara Marie Van Sebroeck Lutiis Silveira
Bela Vila dos Engenhos: proposta de itinerário cultural
em Ilhabela-SP / Bárbara Marie Van Sebroeck Lutiis Silveira
Martins ; orientador, Reinaldo Miranda de Sá Teles. -- São
Paulo, 2020.
158 p.: il.

Trabalho de Conclusão de Curso - Departamento de Relações
Públicas, Propaganda e Turismo/Escola de Comunicações e
Artes / Universidade de São Paulo.
Bibliografia
Versão corrigida

1. Engenhos 2. Turismo 3. Itinerário Cultural 4.
Wayfinding design 5. Ilhabela I. Miranda de Sá Teles,
Reinaldo II. Título.

CDD 21.ed. - 910

Àqueles que construíram a Bela Vila dos Engenhos

Aos funcionários e aos proprietários

Aos engenhos que estão e aos que foram

Aos filhos da terra e aos filhos dos filhos

Muito obrigada

pelos abraços de boa sorte, pelos sorrisos interessados na cachaça e por aqueles que acreditaram que eu conseguiria concluir este trabalho.

Saio do curso de Turismo preparada para atuar e propor estratégias de interpretação do território que se fundem à visão de urbanista.

Que a cachaça sociabiliza não há dúvidas, agora vamos pensar em como o patrimônio e o turismo podem se somar em um percurso pela paisagem de Ilhabela.

Quantas vezes a memória
Para fingir que inda é gente,
Nos conta uma grande história
Em que ninguém está presente

(Fernando Pessoa)



> *Fachada principal
do Engenho da Toca em
1978*

*Foto: Luiz Cláudio
Lutis S. Martins*

Resumo

O presente trabalho procura criar uma nova forma de interpretação de um tema pouco abordado: os engenhos de Ilhabela. A história do cultivo extensivo da cana-de-açúcar no arquipélago, onde existiram mais de trinta engenhos a desenvolver atividades no fabrico de açúcar de cana e de aguardente ao longo de dois séculos, transformou radicalmente sua paisagem. A Mata Atlântica, que permaneceu intocada em algumas porções, retomou o seu lugar nos morros, fomentada pela criação do Parque Estadual. A partir de um inventário elaborado em outra pesquisa da autora, a proposta se enquadra em uma oportunidade não apenas de divulgação científica da pesquisa sobre os engenhos, bem como a chance de propor um novo debate para as questões da memória e da história de Ilhabela. Mediante trabalho de campo exploratório e estudos de viabilidade, propõe-se a construção de um itinerário cultural, categoria estabelecida pela Carta Internacional sobre os Itinerários Culturais (2008) produzida pelo ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios), e busca tornar a camada dos engenhos novamente visível, dentro dos conceitos de rugosidades de Milton Santos. Com a criação de estratégias de *wayfinding design*, o itinerário cultural pretende ainda suscitar debates acerca do uso do patrimônio e da memória agrícola de Ilhabela.

Palavras-chave: Engenhos; Turismo; Itinerário Cultural; *Wayfinding design*; Ilhabela.

Sumário

Muito obrigada 7

Resumo 11

Introdução 15

Objetivos e métodos 21

Objetivos específicos 22

PARTE I TERRITÓRIO E ENGENHOS 25

Capítulo 1. Ilhabela e a construção de uma paisagem cultural 29



Bela Vila dos engenhos 29

Urbanização e turismo 46

O Parque Estadual de Ilhabela – PEIb 51

Engenhos e reconhecimento em Ilhabela 54

Toca: Cachoeira e Engenho 58

Capítulo 2. Turismo e possibilidades para o território 61

Ilhabela, vida natural 64

Fidelização de turistas de Ilhabela 66

PARTE II ITINERÁRIO CULTURAL 77

Estratégia de *Wayfinding design* 83

Capítulo 3. Diretrizes do Itinerário Bela Vila dos Engenhos 87

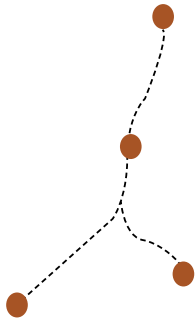
Manual gráfico 87

Área urbana 92

Área protegida 111

Diretrizes de divulgação 117

Ações sugeridas do Alambicar memórias 125



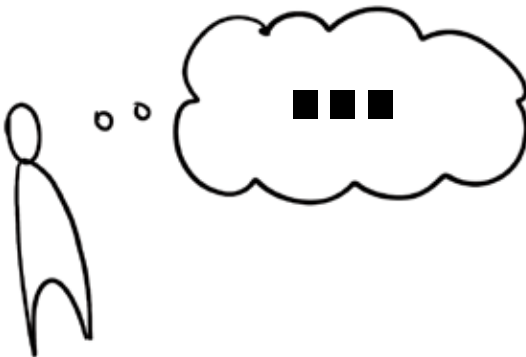
Considerações finais 129

Referências 135

Glossário 143

Apêndices 147

Anexos 149



Introdução

Este trabalho procura estabelecer relações com o tecido urbano e a paisagem protegida de Ilhabela, num entendimento amplo de seus constituintes históricos e formas de usufruto do espaço público de forma estruturada e de acordo com as boas práticas de planejamento turístico do destino. Trata-se de um esforço em trabalhar com a promoção do destino em um segmento pouco explorado e potencial, considerando modelos econométricos estabelecidos como parte da análise global do arquipélago. Ainda, procura instituir formas de ampliar a participação da comunidade a partir de um plano diretor de práticas de educação patrimonial e de divulgação científica de pesquisas que versem sobre o patrimônio arqueológico e a memória agrícola de Ilhabela. O que se segue é o esforço projetual de conectar algumas disciplinas do curso de Turismo e somar-se à formação prévia da autora, tanto enquanto Arquiteta e Urbanista quanto em seu conhecimento obtido ao longo da pesquisa dos engenhos de Ilhabela no âmbito de seu mestrado em História.

Ilhabela hoje se destaca como um destino de Sol e Praia no Litoral Norte de São Paulo e tem-se esforçado em focar no turismo de natureza como chave para o seu desenvolvimento turístico. No entanto, além da riqueza natural, o arquipélago conta também com um importante patrimônio cultural que ainda se mostra pouco explorado, sobretudo em atividades com alunos do município. Na Ilha de São Sebastião observa-se um notável acervo arqueológico e patrimônio edificado que remonta aos séculos XVIII, XIX e XX. Dentro desse rol de ruínas e prédios, encontra-se um interessante e ainda pouco analisado momento produtor da ilha: os engenhos de açúcar

e cachaça. Foram catalogados 31 centros produtores ao longo de quase 200 anos de um período em que a cana-de-açúcar alterou consideravelmente a paisagem da Ilha, (IHERING, 1897, p. 134). Nesse sentido, a presente pesquisa pretende, ao abrir uma nova frente de estudo para compreender a memória agrícola a partir dos remanescentes dos engenhos ilhabelenses, propor estratégias para assegurar sua proteção por meio do desenho de um itinerário cultural que englobe os engenhos e sua relação com o território de Ilhabela.

A pesquisa sobre os engenhos de Ilhabela foi desenvolvida como parte do mestrado da mesma autora no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Campinas – IFCH Unicamp e os dados obtidos nesta pesquisa pretendem alimentar o itinerário cultural proposto. O percurso desta pesquisa optou pela construção de um inventário dos engenhos e análise das decisões pelo tombamento ou não de dois exemplares pelos órgãos de proteção ao patrimônio. O estudo ainda abordou questões relativas às implantações dos complexos produtores, técnicas de moagem empregadas: sabe-se de um que contava com uma máquina a vapor, dois a tração animal e a restante maior parte dos engenhos era movida por rodas d'água. Ainda são objeto de discussão como a produção era escoada para o porto de Santos e, sobretudo, a construção da paisagem do arquipélago com os anos de cultivos extensivos de cana-de-açúcar e café.

O interesse na pesquisa dos engenhos teve início durante a graduação em Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP. Enquanto estagiária do Centro de Preservação Cultural da Universidade de São Paulo – CPC-USP – a autora colaborou com o desenvolvimento de um projeto acerca dos

bens tombados da Universidade de São Paulo. Intitulado “Visitas Técnicas de Reconhecimento”, o projeto buscou, por meio de visitas aos bens tombados, estabelecer relações mais próximas com as demais unidades e, sobretudo, compreender como se dão os esforços de gestão destes bens. A primeira visita, em maio de 2014, foi ao Engenho dos Erasmos, único remanescente dos primórdios da produção de açúcar no Brasil, localizado em Santos e de construção datada de 1534. Em seguida, como trabalho final de graduação, a autora decidiu estudar o engenho da Fazenda da Toca em Ilhabela, pesquisa desenvolvida entre os anos de 2014 e 2015. Em linhas gerais, considerou Ilhabela enquanto uma unidade de paisagem. Assim, a pesquisa situou o engenho em meio à questão ambiental, uma vez que cerca de 95% da área da fazenda onde se situa o engenho foi protegida como Parque Estadual e a questão arquitetônica, pela existência de um engenho de aguardente. Deste ensaio primeiro decorre o estudo do mestrado e esta proposta de itinerário cultural pretende se alinhar ao que se chama de divulgação científica ou História Pública.

O debate sobre História Pública se encontra difundido em outros países como os Estados Unidos, que conta com uma graduação específica nesse campo de estudo¹. No caso brasileiro, o Curso de Introdução à História Pública ministrado na Universidade de São Paulo em 2011 se ampliou com a publicação “Introdução à História Pública” das historiadoras Juniele de Almeida e Marta Rovai. Em artigo apresentado no

1 Para Robert Kelley (1978): Uma questão precisa ser resolvida; uma política pública precisa ser elaborada; o uso de um recurso ou uma atividade precisa ser melhor planejada – eis que os historiadores serão convocados para trazer à baila a questão do tempo: isso é História Pública. In: CARVALHO, Bruno Leal Pastor de Carvalho. História Pública: uma breve bibliografia comentada. Disponível em: <<https://www.cafehistoria.com.br/historia-publica-biblio/>>

XXVII Simpósio Nacional de História da Associação Nacional de História (ANPUH), as autoras definem que

A proposta era a de se pensar a história pública como possibilidade de difusão do conhecimento histórico – de maneira responsável e integrada – para amplas audiências: por meio de arquivos, centros de memória, museus, televisões, rádios, editoras, jornais, revistas, organizações, consultorias, entre outros espaços.

O trabalho com história pública também pode implicar no aprofundamento de estudos relativos à conservação do patrimônio material e imaterial e na responsabilidade político-social com a memória social e coletiva². O patrimônio poderia ser interpretado, então, como uma das esferas fundamentais da História Pública contemporânea (JÚNIOR, 2015). É importante, portanto, a questão da memória e a busca de se estabelecer qual o papel social dos engenhos em Ilhabela.

As questões debatidas se enquadram dentro de esferas da memória que os lugares podem suscitar. (LE GOFF, 2013) considerava a História como disciplina e memória como objeto de estudo; outros autores a aproximam de uma disciplina. Rios (2013) faz uma importante revisão do conceito de memória por autores, sendo ela estritamente coletiva e apropriada da história oral ou “testemunhos” para Halwachs e coletivas, mas não somente, para Pollak, que contempla um caráter negociado e potencialmente conflituoso no processo de formação de lembranças.

(NORA, 1994) aponta que a necessidade de memória é, para ele, uma necessidade de história e concebe os lugares

2 REAP, James. Conservação do patrimônio cultural: um panorama internacional. In: ALMEIDA, Juniele Rabelo; ROVAI, Marta Gouveia de Oliveira (Orgs.). Introdução à História Pública. São Paulo: Letra e Voz, 2011.

de memória como esforços múltiplos pelas quais a sociedade lê seu passado. Hartog (2013), ao comentar sobre o regime de historicidade presentista indica as memórias voluntária (história oral) e a reconstruída (história).

A priori, sabe-se que boa parte dos engenhos está em ruínas, a partir de dados somados aos obtidos até agora pelo PAI – Projeto Arqueológico de Ilhabela³ – e GEDAI⁴ – Projeto de Gestão e Diagnóstico do Patrimônio Arqueológico de Ilhabela. Deste modo, ao trabalhar com as rugosidades de Milton Santos no estudo dos engenhos de Ilhabela, as marcas materializadas no desenho da paisagem devem ser analisadas à luz de toda a passagem do tempo no arquipélago e como elas chegaram até o presente.

Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. (SANTOS, 2012, p.140).

Assim, a situação atual e sua interface com o Parque Estadual de Ilhabela – PEIb – foram objetos de análise. Acerca da preservação ou não dos engenhos estudados, foi utilizado como meio de comparação o único protegido pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e pelo

3 Desenvolvido entre os anos de 1999 e 2006, coordenado pelo arqueólogo Plácido Cali, o Projeto Arqueológico de Ilhabela – PAI – procurou localizar, documentar, proteger e divulgar o rico acervo arqueológico de Ilhabela.

4 Desenvolvido entre os anos de 2008 e 2013, coordenado pela arqueóloga Cíntia Bendazzoli, o Projeto de Gestão e Diagnóstico do Patrimônio Arqueológico de Ilhabela – GEDAI – procurou promover a gestão e pesquisa do acervo arqueológico de Ilhabela, através do Instituto Histórico Geográfico e Arqueológico de Ilhabela (IHGAI), lotado na Secretaria Municipal de Cultura de Ilhabela.

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT): o Engenho d'Água.

Sabe-se que os engenhos de Ilhabela estão em situação crítica como uma memória marginalizada, tanto nas propostas de educação ambiental desenvolvidas pelo PEIb, bem como na memória local. No contexto regional ampliado a situação não é diferente e, apesar de esforços pontuais de se trabalhar com a cultura caçara (DIEGUES, 2001), o cultivo massivo de cana-de-açúcar e os desdobramentos na paisagem passam praticamente despercebidos, como se essa história tivesse soprado pelos ventos do canal. A dinâmica do território de Ilhabela será interpretada neste trabalho com vistas à categoria da Paisagem Cultural e

A grande vantagem da categoria de Paisagem Cultural reside mesmo no seu caráter relacional e integrador de diferentes aspectos que as instituições de preservação do patrimônio no Brasil e no mundo trabalharam historicamente de maneira apartadas. É na possibilidade de valorização da integração entre material e imaterial, cultural e natural, entre outras, que reside a riqueza da abordagem do patrimônio através da paisagem cultural e é esse o aspecto que merece ser valorizado (RIBEIRO, 2007, p.111).

As paisagens agroindustriais são um tema ampliado de discussão dentro do patrimônio e podem reforçar a identidade regional do Litoral Norte, que se encontra apenas consolidada no aspecto turístico balneário ou Sol e Praia. O embrionário Turismo de Natureza na região pode estabelecer novas interfaces com disciplinas não apenas do turismo, bem como do lazer em geral. No entanto, fica a ressalva de que “entre presentismos nocivos e novos passados públicos positivos é muito difícil separar teoricamente os usos e os abusos públicos da memória e da história” (JÚNIOR, 2015, p. 272).

Para aqueles que ainda questionam o porquê do curso de Turismo estar na Escola de Comunicação e Artes, o trabalho desenvolvido responde, ainda que em partes, a razão dessa escolha pela Universidade de São Paulo. Os destinos se comunicam, bem ou mal, sabendo ou não de seu potencial. Este trabalho é também um exercício de comunicação, ao considerar o itinerário cultural como uma nova abertura para apresentar a história da paisagem de Ilhabela e sua construção enquanto fruto da interação com a ocupação humana pelos ciclos agrícolas. Muitas vezes observa-se que o patrimônio é estante enquanto um atrativo potencial, seja na paisagem, seja em um espaço expositivo. A proposta deste trabalho é potencializar a leitura desta paisagem cultural a partir de um trabalho contínuo junto aos gestores da Unidade de Conservação do Parque Estadual de Ilhabela e a Prefeitura Municipal a partir de sinergias da Secretaria de Cultura e da Secretaria de Turismo. Propõe-se ainda promover ações educativas com a divulgação de conteúdos para as crianças em idade escolar, as quais podem formar redes de sensibilização deste patrimônio cultural. O enfoque deste trabalho será para os engenhos de Ilhabela, mas pode ser ampliado para outros temas conexos a partir de inventários participativos elaborados pela comunidade.

Objetivos e métodos

O principal objetivo desta pesquisa é compor um projeto executivo de um itinerário cultural que interprete os aspectos constitutivos da paisagem de Ilhabela e de algumas de suas rugosidades ao trazer ao debate os engenhos do arquipélago, independentemente do estado dos sítios em questão. Para o exercício projetual foram escolhidos quatro pontos específicos: Engenho da Ponta das Canas, Engenho d'Água, Engenho da Toca e Engenho da Feiticeira.

Objetivos específicos

- Discussão sobre formas de marcar na paisagem os engenhos dentre as três categorias possíveis: aqueles que já se foram e se encontram totalmente destruídos; os em estado de ruína e os ainda existentes;
- Desenhar o itinerário por meio de cartografias, desenhos técnicos e esquemas;
- Desenhar os logotipos e estruturas de comunicação visual.

Os métodos utilizados para se alcançar os resultados previstos foram a revisão de bibliografia fundamental, trabalho com dados e cartas de referência, além da observação participante.

Cabe ressaltar o interesse em criar uma espécie de guia para o itinerário, de modo a apresentar um material que permita acesso amplo e divulgação facilitada. Desse modo, o princípio do projeto é criar um sistema de informações que alcance as esferas da pesquisa dos engenhos, do projeto executivo e de formas para sua divulgação. Por se tratar de um trabalho focado na construção de uma linguagem coerente com o itinerário, a forma como é apresentado em seu aspecto visual é, também, fora do *modus operandi*.

Este caderno se encontra dividido em duas partes principais.

Na primeira parte, a discussão será sobre o território de Ilhabela e a análise do Turismo no arquipélago. Para esta leitura serão apresentados pontos como a ocupação do território pelos engenhos e pela agricultura nos tempos passados, sempre à luz

das categorias de paisagem: território, lugar, região e espaço. A alteração do uso do solo, a ação da urbanização no arquipélago e a interface constante e a tensão com as áreas protegidas do PEIb também serão apresentadas. Neste primeiro momento fica a questão em aberto de onde se encontra a memória dos engenhos na paisagem de Ilhabela. Não menos importante fica a discussão de como Ilhabela foi alterada com vistas ao Turismo que tem-se massificado nos últimos 30 anos. Para além de uma discussão do território e do Turismo enquanto agentes modificadores desta paisagem, é feita uma análise crítica da forma como o destino tem sido divulgado e como a Secretaria Estadual faz essa divulgação: como o destino se comunica com os turistas potenciais. As possibilidades para o território serão analisadas com relação ao estudo econométrico desenvolvido pela autora com base nos dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Turismo, os quais permitiram uma outra visão do turista de Ilhabela e a carência por parte do visitante em atrativos culturais. Este será o gancho para a parte propositiva deste trabalho: o itinerário dos engenhos.

A segunda parte do trabalho se destina a ser um plano diretor de implantação do referido itinerário, delineado ao longo da primeira parte. Assim, esta segunda parte se divide em dois grandes momentos: um primeiro em que são apresentadas as diretrizes baseadas no projeto de *wayfinding design*, tanto para a área urbana quanto para a área protegida; esta parte contempla aspectos inerentes a um projeto executivo e conta com estudo de tipografia, paleta de cores, materiais, *layout* e desenhos arquitetônicos da sinalização física, além de propostas para o meio digital e estratégias de divulgação. Num segundo momento são apresentadas as diretrizes para a sensibilização patrimonial, o “Alambicar memórias”.



PARTE I

**TERRITÓRIO
E ENGENHOS**

PASQUIM DA PRAIA GRANDE

(Autor desconhecido. Tirado na Praia Grande, Ilha de São Sebastião. Colhido em Jabaquara)

I

Pois é assim meus senhores
Eu falei e vou falar
Praia Grande desta vez
Só tem a se levantar
Depois do barco Oceano
Esses grande bananá

II

A quatro anos atraís
Viajavam no Marçal
Depois do barco Oceano
Não há outro barco igual
João de Sebastiana
Prá ele é todo o ideal

III

Praia Grande antigamente
Era porto do Marçal
Agora não chega mais
Com Campo Grande está mal
O Apolo por acaso
Qué voltar no lugar

IV

Mas não são todas viagem
É uma lá outra cá
O mestre já está avisado
Se no porto do Chico Branco
Tem cachaça para embarcar

(...)

(MUSSOLINI, 1950, p.46)

Pasquins são lastros de memória oral de Ilhabela que retratam fatos e seguem uma cadência própria. Muitos dos pasquins registrados por Gioconda Mussolini retrataram aspectos da memória dos engenhos de Ilhabela, que serão descritos e interpretados neste trabalho.

Capítulo 1. Ilhabela e a construção de uma paisagem cultural

Bela Vila dos engenhos

Os engenhos de Ilhabela constituem uma parte da história do Litoral Norte e da memória agrícola da região. Caso seja considerado apenas enquanto instituto da memória, seu estudo é essencial para reafirmar a identidade de sua comunidade. As planícies costeiras e as encostas dos morros são de formação sedimentar ou de decomposição de rochas cristalinas, entre as quais há áreas propícias para a cultura da cana, conforme apresentam (PETRONE, 1968) e (FRANÇA, 1958) em suas análises.

Por seu caráter agrícola, o estudo dos engenhos permite acessar uma essencial característica de formação da paisagem que se observa hoje nos morros da ilha, se estendendo para o restante da região do litoral Norte. Ary França já apontava em seu estudo de geografia humana sobre a Ilha de São Sebastião, ainda na década de 1950:

Nossa preocupação constante, tanto na pesquisa como na execução do texto e das ilustrações, foi o estudo de uma das mais expressivas associações do homem e do meio natural, no ambiente, em grande parte modificado através de continuada atividade humana, das planícies, colinas, morros e encostas florestais montanhosas da nossa orla marítima tropical (FRANÇA, 1954, p.11)

Com efeito, a relação estabelecida pela ocupação deste território e sua paisagem natural marcada pelas escarpas da Serra do Mar na parte continental e nos picos e morros da parte insular, permite considerar que “o espaço geográfico no Litoral Norte do Estado apresenta características de dispersão

e descontinuidade, apesar da relativa homogeneidade de suas condições naturais” (SILVA, 1975, p.10). Os tombamentos da Serra do Mar e do Parque de Ilhabela⁵ permitiram outra interpretação para a paisagem excepcional da escarpa dos morros. No caso de Ilhabela, o que se observa, no entanto, é um distanciamento entre os elementos que caracterizaram a formação da vegetação e o discurso dos órgãos responsáveis pela gestão atual do parque.

O Turismo, por sua vez, é uma nova camada importante para a análise da expansão da ocupação humana no arquipélago. Elevada à categoria de estância balneária⁶ em 1948, Ilhabela é hoje um destino indutor do Ministério do Turismo e um dos principais destinos da Secretaria de Turismo do Estado. Nota-se uma alteração do padrão de consumo do destino e a presença de massificação de turistas, parâmetros que já eram esperados. Essas mudanças não tem sido muito bem assimiladas e muito menos superadas, ainda que a Secretaria de Turismo do município tenha buscado o reposicionamento de Ilhabela como Turismo de Natureza⁷. Neste caso específico, a natureza segue interpretada dentro do escopo do “mito da natureza primeira e intocada” (DIEGUES, 2000).

5 Tombamentos da Serra do Mar

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura/Número de inscrição: 893 Data de inscrição: 1999

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico/Número do Processo: 20868/79/Resolução de Tombamento: Resolução 40, de 06/06/1985

6 Estâncias balneárias são municípios com estrutura turística em destinos litorâneos de São Paulo.

7 A Secretaria de Turismo de Ilhabela desenvolveu ao longo de 2017 um Plano de Marketing, parte de um dos programas propostos no Plano Gestor de Turismo (PGT) de 2015 e que pretende “fazer de Ilhabela o melhor destino de natureza do Brasil em 2020, reconhecido em âmbito nacional e internacional”.

Neste contexto de uma paisagem simbólica e preservada, uma ocupação urbana desenfreada e a alteração do padrão de uso do solo de rural para turístico, os engenhos soam como uma memória que soprou pelo canal de São Sebastião. Considerando quase um sentimento de retórica da perda (GONÇALVES, 1996), a ideia é discorrer brevemente a construção de uma leitura dos engenhos de Ilhabela e compreender as alterações que a paisagem ilhabelense sofreu ao longo do tempo.

Assim, um primeiro período produtor aconteceu no século XVII, momento em que os engenhos partiram da região de Santos rumo a São Sebastião; no entanto, poucos são os remanescentes. De um segundo momento, no século XVIII, Ilhabela já contabilizava dezesseis engenhos, dos quais encontram-se entre quatro e cinco remanescentes, como é o caso do Engenho São Mathias e do Engenho d'Água, este protegido nas esferas estadual e federal. O século XVIII veria o litoral Norte voltar a alcançar algum desenvolvimento, que giraria em torno das armações e pesca da baleia, do açúcar, arroz e mandioca. A cana-de-açúcar voltaria a ter importância, principalmente em São Sebastião e Ubatuba (SILVA, 1975, p. 79).

Sobre os engenhos e sua situação enquanto construção e parte de complexos agroindustriais, “a própria natureza do edifício determinava o seu sistema construtivo” (GOMES, 2013, p. 86). A forma como os complexos dos engenhos era concebida pouco se alterou ao longo do tempo, uma vez que as necessidades foram mantidas: o acesso à água⁸, o aproveitamento ao máximo de terrenos em declive para facilitar o transporte por gravidade dos líquidos ao longo do processo produtivo e o

8 A existência de matas para madeiras e lenhas, de água abundante para o engenho e outros fins, de pastos ou terras próprias e sua formação eram também fatores determinantes na escolha da terra para a formação de uma fazenda de cana. (PETRONE, 1968, p.78)

acesso à lenha. A questão das matas para abastecer de lenha os engenhos, motivou a promulgação do Alvará de 1802 que exigia a distância de ao menos meia légua entre os engenhos⁹.

A fazenda de cana é um complexo que abrange, além do canavial e das instalações de beneficiamento, áreas de matas para madeira e lenha, pastos e terras para o cultivo de mantimentos. A organização do espaço dentro de uma fazenda de cana repercute, naturalmente, no tamanho da mesma (PETRONE, 1968, p.59)

Os engenhos de Ilhabela são predominantemente do partido aglutinado ou compacto, ou seja, combinam todas as instalações necessárias em um único edifício. Também conhecida como a Arquitetura da Circunstância (SAIA, 1957, p.9), não segue a regra de várias unidades em torno de um pátio retangular, modelo este bastante difundido no Nordeste brasileiro, outra área reconhecida como produtora de açúcar no período colonial.

No litoral paulista os engenhos obedeceram a um partido compacto de casa grande anexa ao espaço fabril, enquanto que no planalto paulista, os engenhos se caracterizavam por construções distribuídas na paisagem, semelhantes aos engenhos setecentistas do Nordeste. (AZEVEDO, 1994, p. 112).

A produção de aguardente, por sua vez, se relacionava ao seu uso como uma moeda de troca no comércio marítimo desde o período colonial até após a proibição do tráfico de escravos trazidos às regiões da costa para serem distribuídos nas regiões de “serra acima” ilegalmente. A relação da produção

9 Embora existisse a necessidade da distancia de meia légua entre os engenhos, não raros construíam-no a distancias menores para aproveitar um riacho ou evitar um acidente geográfico que dificultasse os transportes e, nessas condições, alcançavam as licenças exigidas. (PETRONE, 1968, p.94)

de açúcar com a escravidão é intrínseca¹⁰.

A fabricação do açúcar nos engenhos associa-se, desde o começo dessa atividade no Brasil e nas Américas em geral, à escravidão. Os nativos e os pretos trazidos da África, num novo ramo de comércio que muito prosperou, eram a força de trabalho da nova manufatura. Escravidão e açúcar aparecem juntos no Brasil (GAMA, 1983, p.58)

A região do canal e do porto de São Sebastião apresentava, além dos engenhos instalados, movimento mercantil considerável: “no século XVII o cultivo no local do açúcar e de outros produtos foi suficiente para que o canal de São Sebastião apresentasse continuo movimento de embarcações” (SILVA, 1975, p. 22). Com a proibição do tráfico negreiro¹¹, a região voltada ao mar aberto de Ilhabela teve grande serventia para os contrabandistas, que aproveitavam a geografia favorável para o desembarque clandestino de escravos traficados ilegalmente. A documentação encontrada nos relatórios da Marinha indica que, com efeito, essas ocorrências eram atendidas como atividade delegada de embarcações destacadas de marinheiros como consta no relatório publicado em 1853.

A Ilha de São Sebastião, um dos antigos nomes de Ilhabela, ficou por um longo tempo sob a administração de São Sebastião e considerando-se os dados em que os números dos engenhos se encontram somados, tem-se em 1799, em São Sebastião, um total de trinta e sete engenhos. O desenvolvi-

10 Para maiores esclarecimentos, consultar o trabalho MARQUES, C. M. À margem da economia: Cachaça e protocampesinato negro no litoral sul fluminense (1800-1888). Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

11 A Lei Eusébio de Queirós foi aprovada em 4 de setembro de 1850 com o principal objetivo de proibir o tráfico atlântico de escravos vindos do continente africano.

mento que a Ilha de São Sebastião obteve se evidencia graças ao aumento dos níveis de produção, como também pela construção da primeira capela instalada no final do século XVIII. Finalmente em 1805 o povoado foi elevado à condição de Vila, recebendo o nome de Vila Bela da Princeza (refere-se à Princesa da Beira, filha de D. João VI). Tal independência perdurou por mais algumas décadas, quando retomou à sua condição de distrito de São Sebastião.

De acordo com a leitura das “Actas da Câmara de Ilha-bela”, no ano de 1881 se observa que foi efetuado um pedido de avaliação por parte do governo imperial sobre o interesse em ser instalado um Engenho Central. Trata-se de um importante fato histórico comprobatório da importância do nível de produção que existiu no Litoral Norte, uma vez que os investimentos eram ofertados apenas para regiões que poderiam ser rentáveis ao governo imperial, primeiro financiador do projeto dos Engenhos Centrais. Vale apontar que um Engenho Central em Ubatuba conseguiu autorização em 1890 (DE CARLI, 1943), apesar do insucesso do empreendimento.

A região pode ser considerada como um lugar, sempre que se verifique a regra da unidade e da contiguidade do acontecer histórico. Os lugares se definem, pois, por sua densidade informacional e por sua densidade comunicacional, cuja função os caracteriza e distingue. Essas qualidades se interpenetram, mas não se confundem. (SANTOS, 1996, p.145)

<> Montagem de vista
panorâmica da Vila, sem
data

Fonte: Acervo DPHDM
- Diretoria de Patrimônio
Histórico da Marinha do
Brasil



A partir da leitura dos “Almanaks Mercantis da Província de São Paulo”, é possível verificar o incremento gradual dos engenhos na fabricação da aguardente em detrimento da fabricação do açúcar. Uma das justificativas para o abandono da fabricação do açúcar está no fato de que sua produção passa a ocorrer no planalto, devido à maior oferta de terras, além do advento do surto cafeeiro pelo qual passou o Litoral Norte. A aguardente, no entanto, se manteve como a solução para muitos agricultores, dado que seu valor de revenda era bastante atrativo e a produção do destilado era realizada em quase todas as cidades da Província de São Paulo (MÜLLER, 1978, p. 239).

Em 1873, contabilizaram-se onze produtores de aguardente para três de açúcar. Vale inferir que Alexandre Martins de Oliveira foi um produtor de ambos, somado ao fato de ter sido o único dono de uma máquina de socar café. No Almanak de 1896, foram contabilizados vinte e quatro produtores de aguardente, sendo que um deles tinha em seu engenho uma máquina a vapor para a moagem da cana, o que indica o poder econômico do mesmo. O número de produtores subiu para vinte e seis no ano seguinte, sendo indicados os lugares de produção de aguardente:

Água Branca, Barra Velha, Bexiga, Barreiros, Bonito, Couvazinha, Caborucé, Castelhana, Cuiabá, Curral, Eixo, Engenho d’Água, Fazenda, Garapocaia, Itapeçerica, Jabaquara, Poço, Portinho, Prainha, Roda Monte, São Pedro, Siriúba, Vellozo e Vianna.



Ainda nos almanaques é possível verificar quais eram os comerciantes de aguardente em Santos, local para onde a aguardente fabricada era transportada em canoas de voga pelos caiçaras em viagem de pouco mais de oito horas. Os canoeiros eram os mestres de ofício do transporte da produção, contudo suas memórias praticamente se perderam. Vez ou outra é possível encontrar algum neto de canoeiro, mas que sabe muito pouco de como era a labuta de seu antepassado. Essas canoas, por sua vez, são parte da dinâmica da cultura das comunidades tradicionais e sua interação com as árvores da área hoje Parque Estadual de Ilhabela. Por serem construídas a partir de um único tronco, seu conhecimento tem-se perdido após o decreto de criação do Parque, que não permite a continuidade da atividade. Com efeito, parte dos moradores das comunidades tradicionais tem abandonado o uso dessas canoas e adotado lanchas conhecidas como “voadoras” nas últimas duas décadas, de acordo com relatos de Benedito Dória (também conhecido como Dito Dória), responsável pelas comunidades em duas gestões na Prefeitura Municipal de Ilhabela.

< *Canoa Caridade*
transportava 18 pipas de
aguardente

Fonte: Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo.



Tabela 1. Sistematização os números de engenhos de Ilhabela-SP

Número de unidades produtoras de açúcar e aguardente em Ilhabela				
período	engenhos	destilarias	dado único	fonte
séc. XVIII *	16			(Petrone, 1968: 36)
1801 *	20	15		(Petrone, 1968: 36)
1854			12	(Petrone, 1968: 36)
1873	3	11		Almanak Mercantil, 1873
1890		21		Almanak Mercantil, 1890
1891		23		Almanak Mercantil, 1891
1896		24		Almanak Mercantil, 1896
1897 **		26		Almanak Mercantil, 1897
1897 **			31	(IHERING, 1897: 134)
1912			27	Mapa Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo

*dado junto com São Sebastião

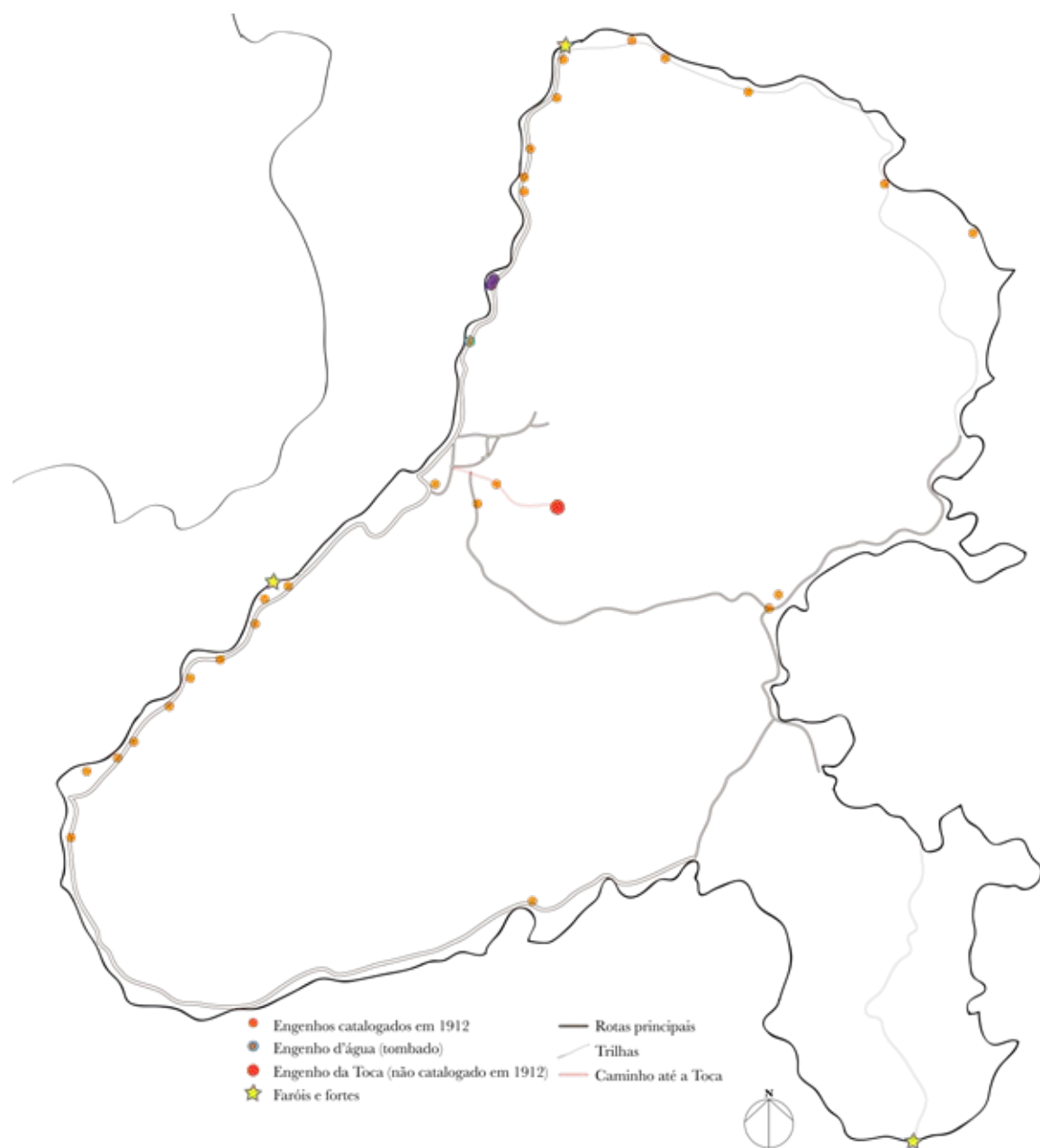
** dados conflitantes

(Produção da autora)

O mapa mostrado a seguir foi encontrado na Biblioteca da Marinha no Rio de Janeiro e permite localizar os engenhos existentes em 1912, em um levantamento feito pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, com vista ao estudo das possibilidades da exploração de todo o Litoral Norte¹². Dentro desse contexto, destaca-se ainda a visita do então Secretário do Interior da Província, Dr. Altino Arantes, o qual fez uma viagem de reconhecimento das cidades, desde São Sebastião até Ubatuba.

12 Folha III – Planta do Littor do Estado de São Paulo entre a praia das Galhetas e a Barra do RIO Juqueriquerê bem assim das ILHAS de São Sebastião, dos BÚZIOS e da VICTÓRIA (escala de 1:50 000), in: Comissão Geographica e Geológica do Estado de São Paulo. Exploração do Littoral –1 a secção: Cidade de Santos á fronteira do Estado do Rio de Janeiro. São Paulo: Typographia Brazil de Rotchschild & Co., 1915.

Em específico sobre o mapa, trata-se da primeira cartografia que aponta exatamente onde estavam os engenhos e os caminhos existentes na ilha. Os engenhos mais importantes apresentam até o nome do seu proprietário, como é o caso do Engenho de Serafim Sampaio, o mesmo que apresentava a



< *Mapa com localização dos caminhos e engenhos de Ilhabela em 1912*

Fonte: Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. Redesenho por: Bárbara Martins

> *Paisagem da Vila em 1919*

Fonte: *Álbum da visita de campo do Presidente da Província, Dr. Altino Arantes*

máquina a vapor citada anteriormente, na região de Furnas, norte de Ilhabela. O redesenho elaborado pela autora do projeto indica: em laranja os engenhos, em vermelho e ao centro, o Engenho da Toca, o qual ainda não existia, em azul, o Engenho d'Água e em roxo, a núcleo urbano da ilha. Naquele ano eram vinte e sete engenhos, que produziam apenas aguardente.

No Litoral Norte do Estado de São Paulo o sítio rural¹³ apresenta-se como uma estreita faixa de terra agrícola situada entre a forte declividade da escarpa da serra do mar e a linha da costa, alterada em vários trechos pelo processo de urbanização que vem ocupando as praias em toda extensão do litoral. (SILVA, 1975, p.205). Em seu aspecto físico essa faixa situa-se principalmente nos sertões do litoral e em pequenas planícies costeiras de sedimentação predominantemente marinha.

No década de 1930 novos fatores influenciam o desenho da paisagem desta região: a construção da estrada de rodagem

13 O sítio rural define-se como a parte de um território que abriga efetivamente a existência de uma ou mais unidades de exploração agrícola, pecuária ou extrativista (DOLFUSS, 1973, p.19).



que liga Caraguatatuba a São José dos Campos, o que foi um primeiro impulso para a existência de um fluxo turístico, além da transformação de boa parte das fazendas do Litoral Norte em cultivo de bananas para exportação, sendo os bananais importantes ícones da paisagem antropizada (BRASIL, 1939, p.85).

Nas regiões litorâneas observa-se o predomínio de produção de subsistência, da pesca e a introdução do cultivo de banana. A aguardente, no entanto, seguiu como principal produto para ser comercializado e há notícias de que a fama da qualidade da aguardente do Litoral Norte se sustentou por muitas décadas¹⁴. Portanto, fica evidente que a região do Litoral Norte manteve por mais de um século uma atividade agrícola de grande monta.

< Canal de São Sebastião visto dos fundos da Fazenda Engenho d'Água, sem data

Fonte: Arquivo do IPHAN

14 John Mawe que fez sua viagem no século XIX, afirma que na ilha de São Sebastião se produzia o melhor açúcar e a melhor aguardente do Brasil. (PETRONE, 1968, p.34)



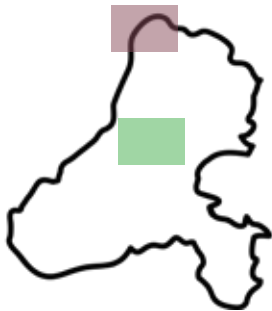
Tabela 2. Produção de cana-de-açúcar em Ilhabela e Litoral Norte

Ano	Produção Ilhabela (toneladas)	Produção Litoral Norte (toneladas)
1940	5 731	18 052
1950	2 150	2 166
1960	1 742	5 507
1973	65,4	140,82

Adaptado do quadro CCXLIX - Produção agrícola e de origem animal. (SILVA, 1973 p. 232).

Os dados de produção de cana-de-açúcar frente aos outros municípios do Litoral Norte são realmente expressivos, como apresentados na tabela acima, que também demonstram a fase de decadência da produção de aguardente na região, acarretando um importante esvaziamento populacional. O impacto na paisagem do arquipélago foi muito importante e a forma como ela se constituiu é um ponto a ser considerado no itinerário cultural.

Em 1947, em publicação da Revista Brasil Açucareiro do Instituto de Açúcar e do Alcool, encontra-se uma importante menção aos engenhos de Ilhabela:



Debruçados no Canal

Sobre o canal, a partir da ponta da Roçada, a mais setentrional, encontra-se a fábrica da Ponta das Canas, junto das ruínas do antigo forte que guardou a passagem em tempos de pirataria infrene, correspondente a certa fase da expansão oceânica dos veleiros de alto mar.

Segue-se o Engenho da Armação, fazendo fronteira, ao sul, com as canas do engenho da praia da Soriuba, ao norte do córrego do Viana.

Este grupo fica ao Setentrião de Ilhabela, ao sul da qual se encontra a trinca do Perequê, formada pelo Engenho do Ribeirão das Tocas, mais o Engenho Novo e o Engenho da Serraria, perto da qual está a Cerâmica.

Deste núcleo econômico parte a estrada que atravessa a ilha no gargalo, na parte mais estreita, aproveitando-se do colo entre as duas massas orográficas que culminam

no Pico de São Sebastião (meridional) e no Pico Negro.

De Sueste ao Norte

A sueste do grupo Perequê estende-se até além da porta meridional do canal, na ponta da Sela, a fileira de aguardenteiros do Cambaquara, compreendendo nada menos de dez fábricas, oito delas alinhadas desde a Praia do Portinho até o Vermelho, renque a nordeste de Cambaquara.

A leste da vila fumeja o engenho da Figueira e, ao sul, aquele do córrego do Rodamonte.

A costa sul, tão batida pelos piores temporais, conta apenas o engenho da Praia do Bonete, num dos recortes litorâneos que vão mordendo a ilha até a temerosa saliência da Ponta do Sarandagem, célebre Ponta do Boi, rendez-vous de tubarões antropófagos iluminado por um farol.

Na costa leste, também muito mais bravia que a do canal, um five de aguardenteiros, dois deles na Baía dos Castelhanos – Engenho do Vicente e Engenho Velho – o terceiro na Praia da Serraria, sendo os dois últimos Engenho do Eixo e Engenho do Poço, ambos com vista sobre a ilha dos Búzios e a ilha Vitória, lambidas pelo vagalhão do largo.

Na costa norte duas fábricas, o Engenho das Furnas (mais oriental) e o Engenho da Pacuíba. Estes dois fecham a notável coroa aguardenteira da ilha de São Sebastião.

(BRASIL AÇUCAREIRO, 1947, p.103)

Sobre a trinca do Perequê mencionada

Aí, as paisagens exibem as marcas de uma sobrecarga de exploração, atestando não só intensa atividade no passado, como as desastrosas consequências de sistemas delapidadores das riquezas da terra (FRANÇA, 1954, p.17).

> *Carta da Bacia do Perequê e engenhos da “trinca”*

Fonte: Ary França (1954)

E

A capacidade de produção dessas fábricas, tôdas mal aparelhadas, é de 450 a 500.000 litros, anualmente. Em 1950 não fabricaram mais do que 246.000 litros de aguardente, que foram exportados para Santos e cidades do interior paulista. Alguns reúnem também uma pequena indústria de farinha de mandioca, aproveitando a força motriz e a mão de obra nos períodos entre-safras (FRANÇA, 1954, p.125).

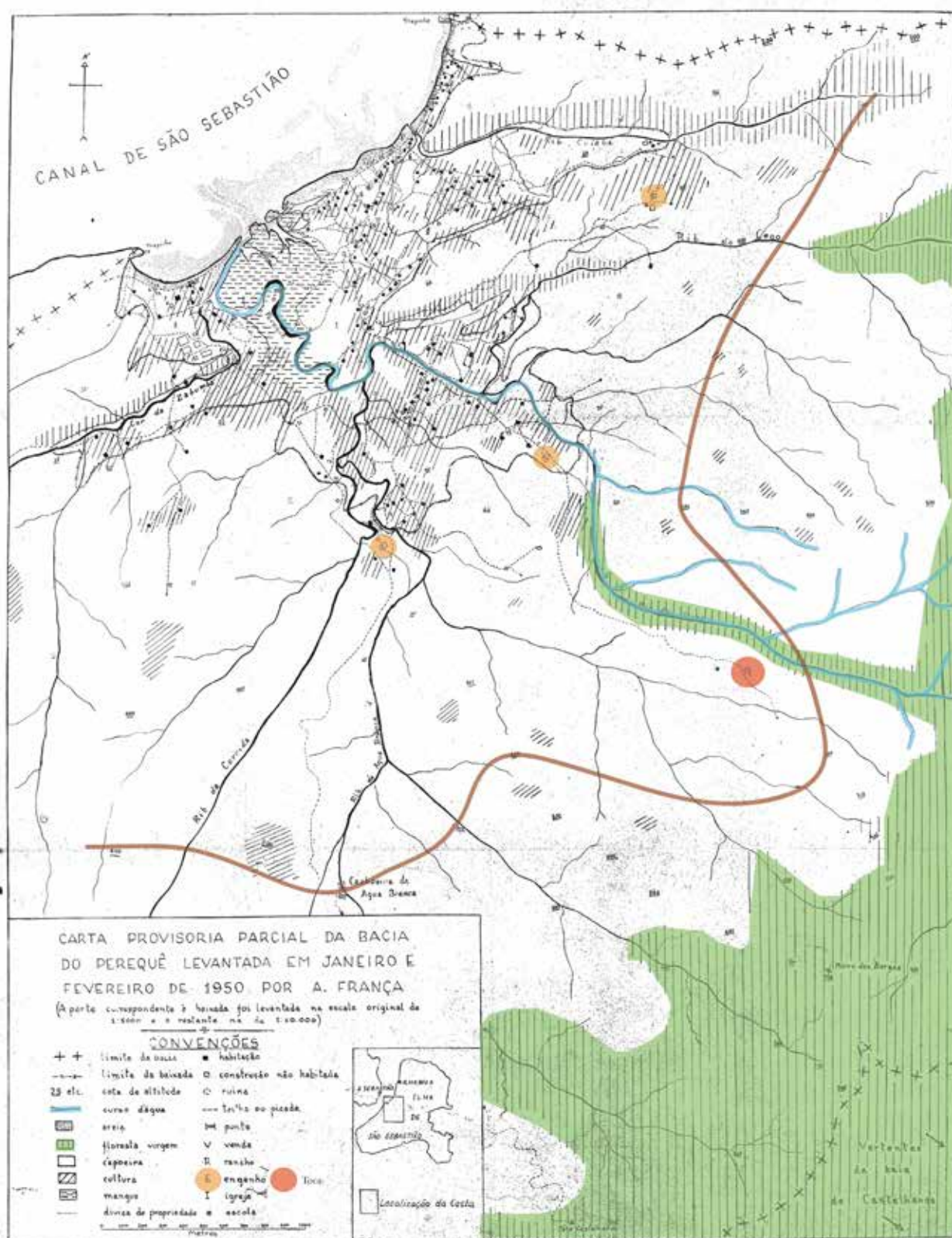
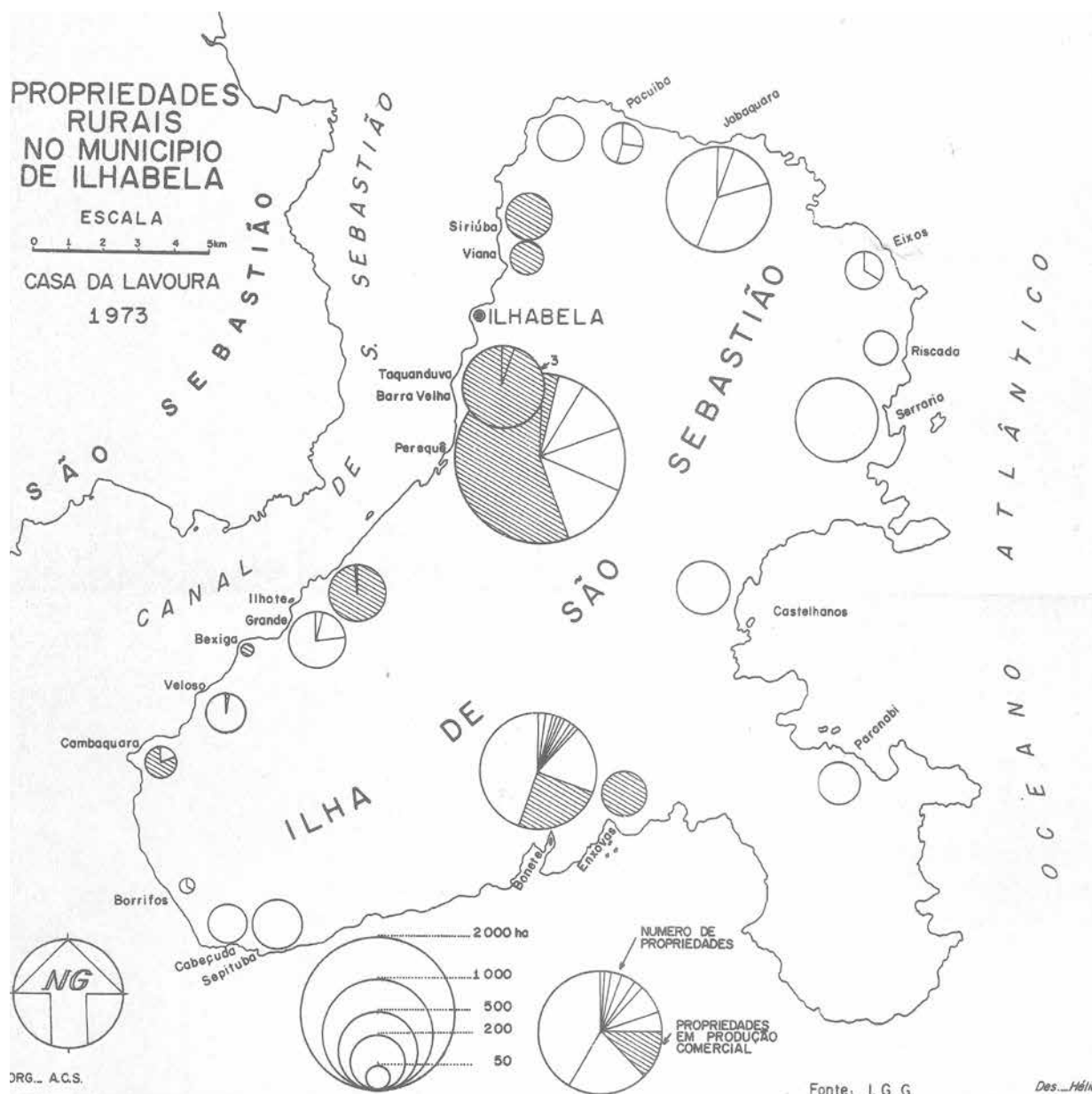


Fig. nº 21

É interessante apontar que nos anos de 1970, “no município de Ilhabela a única planície ainda de significado como sítio rural é a da baixada do Perequê. Também a praia do Bonete apresenta atividade agrícola”. (SILVA, 1975, p.210). No mapa de Propriedades Rurais de Ilhabela é possível observar esta relação, trata-se, sobretudo, de propriedades que cultivavam banana em larga escala e pouca quantidade de cana-de-açúcar.

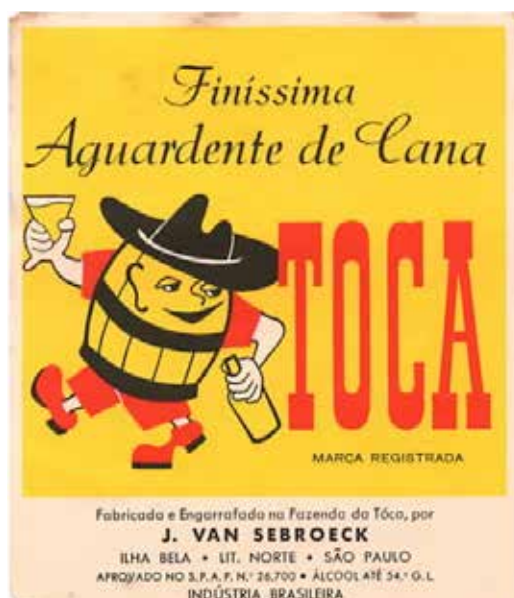
< Mapa de propriedades rurais no município de Ilhabela (1973)

Fonte: Armando Silva (1975)



O desmonte das fábricas se seguiu até a década de 1970, quando é encerrada a produção de aguardente. As propriedades onde estavam localizados esses engenhos passaram a ser vendidas para famílias de fora de Ilhabela, sobretudo famílias estrangeiras e boa parte acabou destruída ou ruíu. As famosas pingas: Leite e Irmãos da praia do Julião, a Favorita de Castelhanos, Cocaia, Morrão Caiçara e Faísca, ambas do Bexiga, São Pedro e até mesmo a da Toca, pouco a pouco se tornaram relíquias para os possuidores de suas garrafas antigas.

Lastros de memória dos engenhos de Ilhabela



Da memória dos engenhos de pinga, ficaram alguns pasquins como o transcrito durante a década de 1940 e que abre este capítulo. Com muita dificuldade ainda é possível encontrar algum caixara que lembre os versos de um pasquim tirado em alguma praia de Ilhabela.

Com uma ilha arrasada e abandonada, o turismo surgiu como “solução milagrosa” para a economia do local, como bem assinalado no Plano Diretor para o Litoral Norte de 1961, elaborado por um grupo de estudos da FAU-USP, em que se cita que o turismo seria, senão, a única saída para o progresso de Ilhabela¹⁵.

Urbanização e turismo

O processo de urbanização do Litoral Norte de São Paulo redefiniu os antigos bairros caiçaras, caracterizou bem a formação dos balneários e criou uma hierarquia de centros locais (SILVA, 1975, p.202). No período de 1950-1970 observa-se uma intensa ocupação e urbanização das praias ao longo da costa, com o surgimento de balneários e áreas de turismo: “Cresceram assim os espaços geoeconômicos de produção, circulação e consumo costeiros” (SILVA, 1975, p.201)

O cenário de despovoamento fortaleceu a queda da produção agrícola, fomentada ainda pelo tombamento de boa parte das áreas do arquipélago, bem como com a ocupação com fins residenciais de terrenos aptos à produção agrícola. Com isso, o quadro de possibilidades de retomada da agricultura extensiva tornou-se praticamente impossível, adotando-se

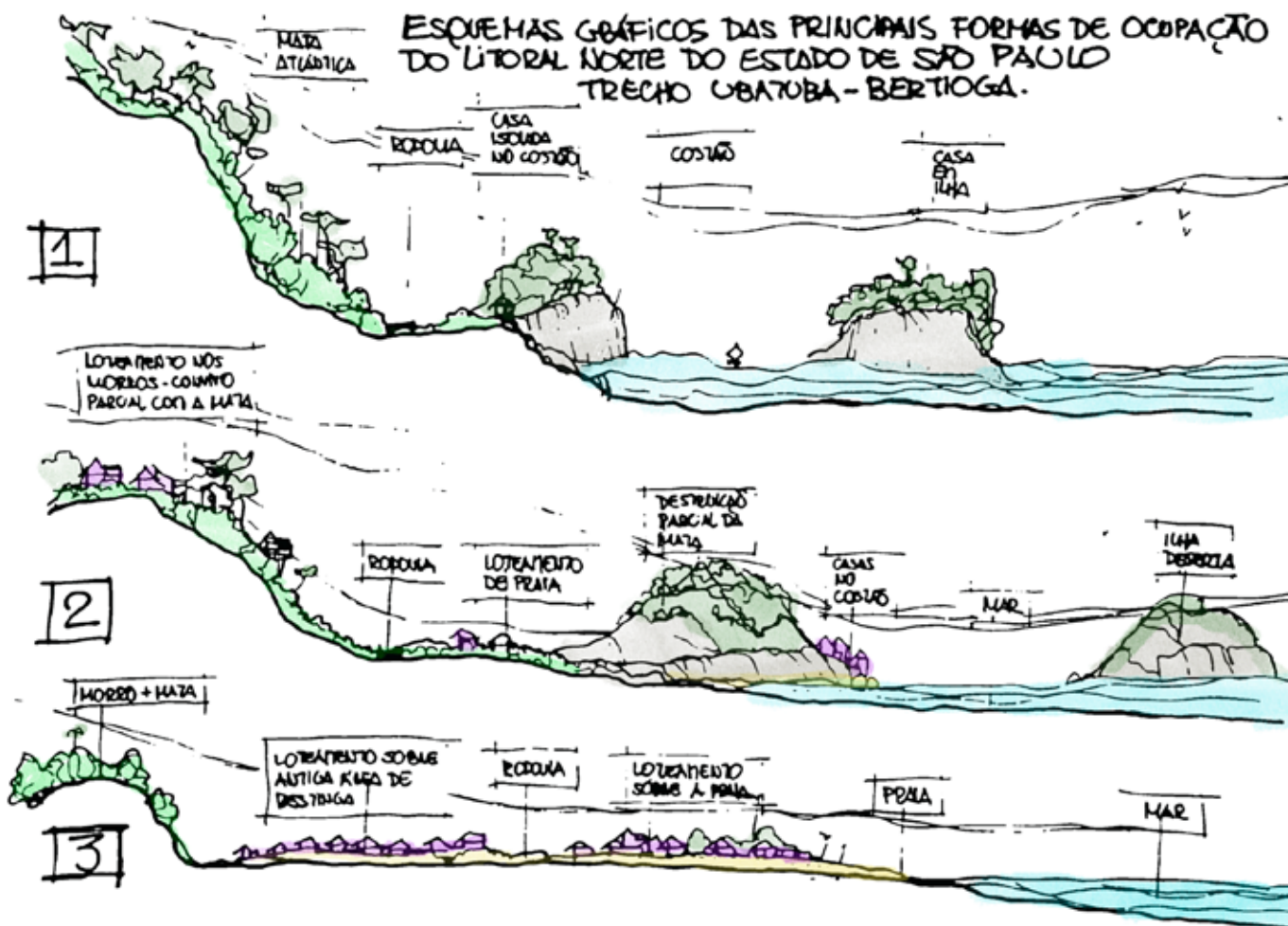
> *Esquema de ocupação humana do litoral Norte de São Paulo e estágios já observados em Ilhabela*

Fonte: Sílvio Macedo (1993), colorido pela autora

15 Considerações finais do Plano para Ilhabela (sem página) in Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. Ilhabela: relatório do plano preliminar. São Paulo: FAU-USP. Serviço de Documentação/Setor de Publicações, agosto 1961.

o Turismo como solução econômica para o município.

A forma de ocupação desse território com vistas à urbanização foi estudada por Macedo (1993), que traçou um panorama do desenho da urbanização do litoral brasileiro. Acerca do trecho do Litoral Norte de São Paulo, distingue até aquele momento (início da década de 1990) como composto por três períodos de ocupação, todos relacionados aos fluxos promovidos pela interação com a BR-101. Uma atualização desse esquema hoje teria como impulso da ocupação as previsões de adensamento das segundas residências e o aumento do fluxo de turistas esperado com a inauguração de obras de infraestrutura viária como a “Nova Tamoios” e “Contornos”.



Especificamente sobre a ocupação urbana

Em Ilhabela (...), se consolida uma paisagem urbana muito específica, que guarda as características cênicas vinculadas à concepção de um éden urbano – a presença da mata e da vegetação, as praias de águas tranquilas e isoladas e a presença rarefeita da urbanização (MACEDO, 1993, p.159).

Ilhabela apresenta porções dos territórios nas 3 fases descritas por (MACEDO, 1993).

O autor ainda caracteriza aspectos desse “éden urbano” tais como “a urbanização restrita a estreita faixa disponível entre o mar e o morro; construções com gabarito de até 2 pavimentos; praias urbanas pequenas; o acesso da balsa que dificulta fluxos turísticos grandes; a importância de área de proteção do PEIb; o valor paisagístico excepcional composto pelos vetores mar-urbanização-jardins-mata e o alto custo das terras que tornariam restrita a ocupação por veranistas”.

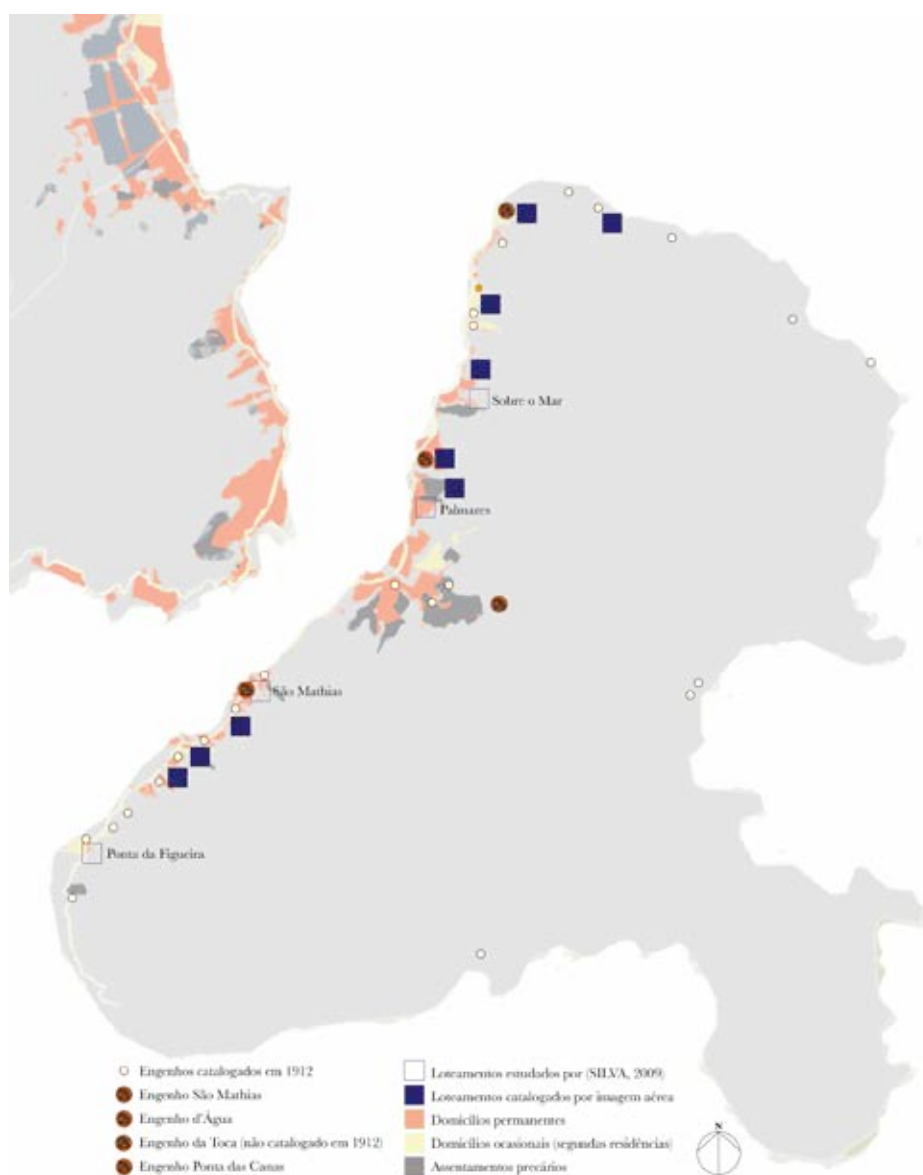
No caso de Ilhabela, quase 30 anos depois do estudo de Macedo observa-se que algumas proposições não foram observadas: hoje a balsa faz a travessia de cerca de 40 mil veículos em feriados como o Carnaval (DERSA, 2020) e a ocupação urbana desordenada leva a uma estimativa de cerca de 35 mil habitantes fixos no arquipélago (IBGE, 2019). Estes fatores somados à desatualização de instrumentos de regulação urbana como o Plano Diretor promoveram o adensamento populacional, urbanização sem planejamento e alteração no padrão turístico observado em Ilhabela, com tendências à massificação do destino.

De acordo com o levantamento elaborado para a publicação Litoral Sustentável, há importante presença de dois fatores construtores da urbanização de Ilhabela: ocupação de

> Ocupação urbana em Ilhabela e loteamentos oriundos de parcelamentos de antigas fazendas

Adaptado pela autora com base em: Litoral Sustentável (2012) e Christian Silva (2009).

terrenos de marinha e um vetor de ocupação de áreas lindeiras ao Parque Estadual. Ambos fatores ocorrem tanto para construção de assentamentos precários, bem como para loteamentos de antigas fazendas de Ilhabela para a construção de condomínios fechados para construções de alto padrão. Estes loteamentos, por sua vez, devem ser analisados à luz da afirmação do veraneio e são marcadas pelas chamadas segundas-residências, fenômeno apontado por Macedo em outras por-

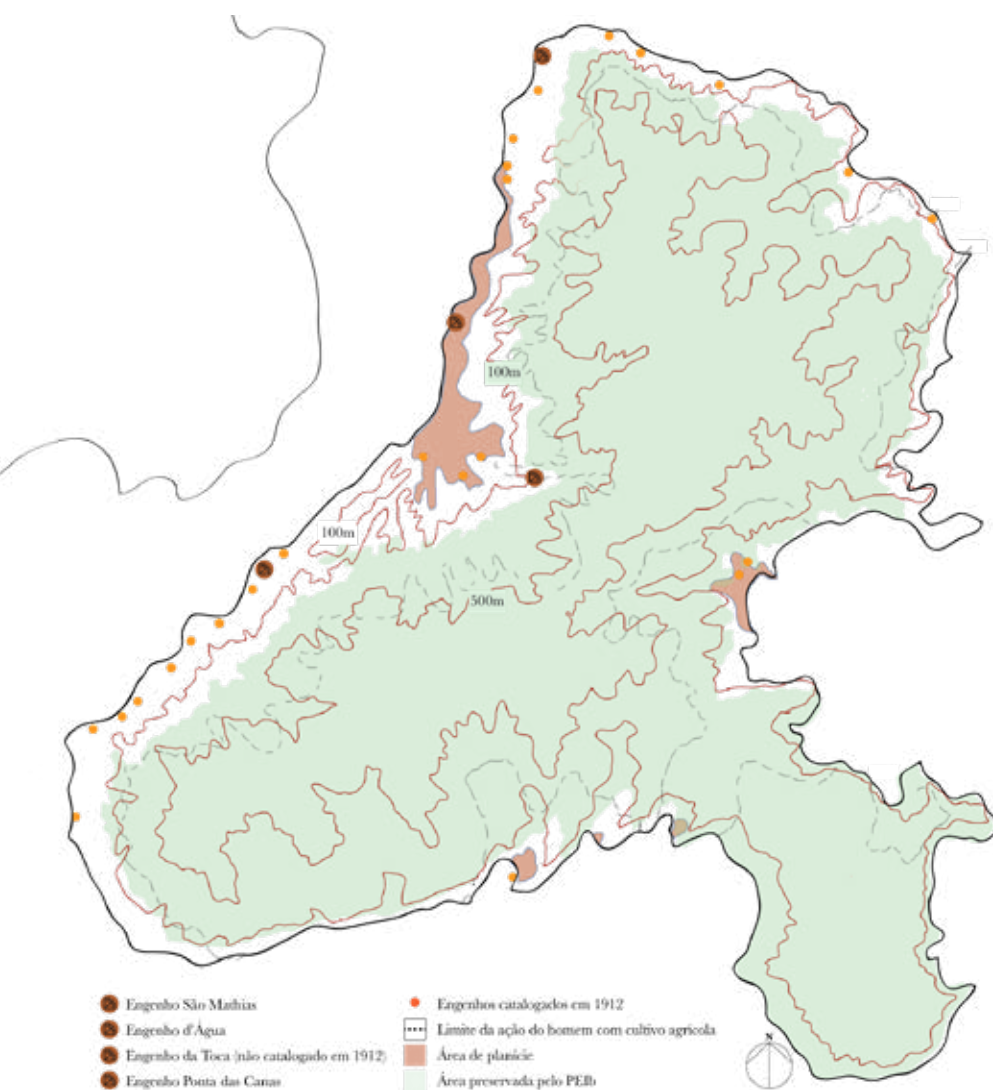


ções do litoral brasileiro.

A principal interface das propriedades onde se encontravam os engenhos e a relação com a influência do Turismo como atividade principal do litoral, no caso específico de Ilhabela, foi o loteamento dessas fazendas. Para abrigar residências de alto padrão para veranistas, turistas adquirem lotes e constroem as segundas residências em outro município, predominantemente turístico. Silva (2009) discute exatamente a relação dos veranistas e construções de loteamentos de alto padrão em Ilhabela com quatro estudos de caso: Sobre o Mar localizado ao Norte; Palmares na região central e dois ao Sul, São Mathias e Ponta

< *Mapa da Ação do Homem sobre a vegetação na Ilha de São Sebastião*

Adaptado pela autora com base em: Ary França (1954).



da Figueira. Desses casos citados, os loteamentos São Mathias, Engenho d'Água e Ponta da Figueira se caracterizam como sendo destacamentos das antigas unidades produtoras de importantes fazendas que produziram açúcar e/ou aguardente.

O Parque Estadual de Ilhabela – PEIb

Paisagem é o conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área. A rigor, a paisagem é apenas a porção da configuração territorial que é possível abarcar com a visão...a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal (SANTOS, 1996, p.83)

Os momentos de decadência e evidente esvaziamento de população levaram a uma drástica mudança na paisagem da Ilha. Apesar de seu relevo acidentado ter impossibilitado o avanço das lavouras para partes mais elevadas, as áreas localizadas nas partes baixas dos morros acabaram arrasadas com décadas de cultivo extensivo. No mapa da página ao lado é possível concluir que o relevo acidentado, sobretudo na porção central da ilha colaborou para coibir veementemente o avanço da devastação da mata.

O decreto federal nº 44.890/1958, Código Florestal e o decreto estadual nº9.414/1977, criação do PEIb, partiram do pressuposto da manutenção da cobertura vegetal nativa nos topos dos morros de Ilhabela e, em conjunto, garantiram a preservação desse inquestionável patrimônio ambiental. A floresta latifoliada tropical úmida de encosta é a predominante em Ilhabela dentro do Bioma Mata Atlântica. Ilhabela tem-se destacando nos últimos anos como o município com os maiores índices de preservação da Mata Atlântica no Brasil, representando cerca de 85% de sua área total.

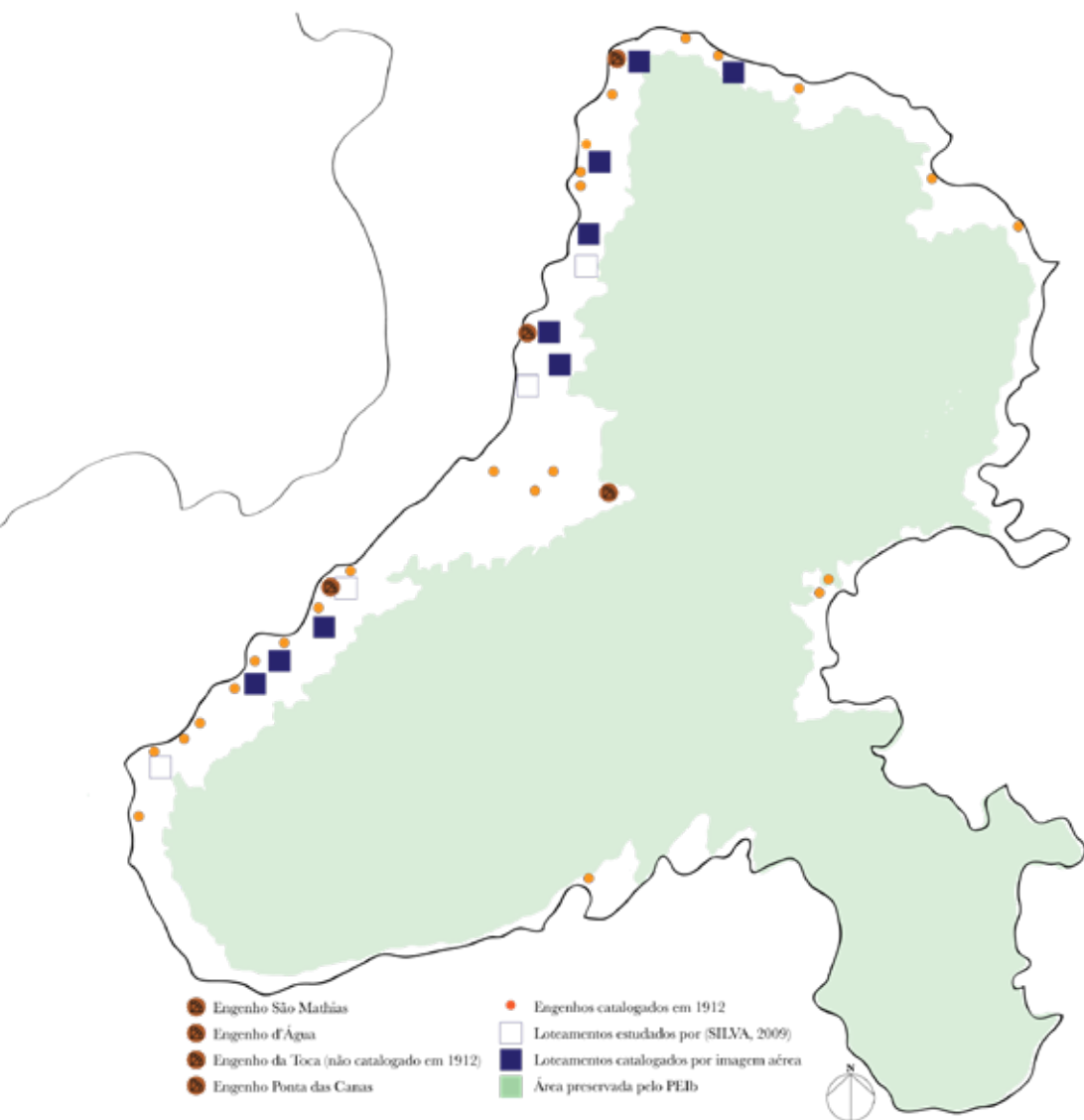
No que tange à proposta do itinerário, é importante considerar que desde sua fundação, dentre os fatos considerados para o decreto, constam a finalidade cultural de preservação e a de uso público a partir do Turismo e recreação:

Considerando que o Arquipélago de São Sebastião apresenta condições insuperáveis para a criação de um parque Estadual, por atender à finalidades culturais de preservação de recursos nativos e exibir atributos de beleza excepcional à incrementação de turismo e da recreação;

Considerando que a flora que aí viceja constitui revestimento vegetal com grande valor científico e cultural, ostentando matas de formação subtropical

< Área preservada pelo
PEIb na Ilha de São
Sebastião, engenhos e os
loteamentos

Adaptado pela autora
com base em: polígono do
PEIb e Christian Silva
(2009).



com vanadíssima ocorrência de valiosas essências; e

Considerando que a fauna silvestre aí encontra condições ideais de vida tranquila, constituindo-se o Arquipélago de São Sebastião notável repositório de espécimes raros,

A delimitação da área de parque contempla um perímetro com oito pontos em diferentes cotas altimétricas, de acordo com a porção do arquipélago em que está inserido, com trechos de proteção a partir do nível do mar, da cota 100m e da cota 200m.

É importante ressaltar que o tombamento da extensa área que o Parque ocupa fornece mais um dos diversos conflitos existentes na ocupação humana do arquipélago e que as indenizações estavam previstas desde o tombamento de 1958; no entanto, sequer foram respeitadas no de 1977 também.

No Plano de Manejo – Zoneamento – do PEIb (2014) consta o inventário de bens culturais das áreas protegidas e de amortecimento, além do inventário de sítios arqueológicos cadastrados no IPHAN. O arqueólogo Plácido Cali que trabalhou de 1999 a 2006 no Projeto Arqueológico de Ilhabela, o PAI, e cadastrou 73 sítios arqueológicos, dentre os quais 13 sítios que se referem a engenhos. De 2007 a 2013, Cíntia Bendazzoli, no âmbito do Plano de Gestão e Diagnóstico do Patrimônio Arqueológico, o GEDAI, foi responsável pelo cadastro de 10 sítios referentes aos engenhos e fazendas de cana de Ilhabela. Dentro da área protegida encontram-se seis sítios:

O Plano é uma das fontes principais para a elaboração de diretrizes dentro da área protegida. No entanto, na leitura do plano de ações e as descrições das zonas e interações, observa-se um distanciamento entre o que é natural do que é cultural, desconsiderando-se o exposto por (DIEGUES, 2001,

p.224):

A conservação do patrimônio natural e cultural não podem mais ser considerados dois processos separados e opostos. O desafio maior é ainda o de conservar processos e produtos socioambientais que são dinâmicos e históricos. (...) Abandonar as formas tradicionais de tombamento de áreas naturais separadas das culturas humanas, as quais têm aí o seu território de produção e reprodução de suas práticas econômicas, sociais e simbólicas.

Engenhos e reconhecimento em Ilhabela

Apesar dos esforços no trabalho de localização, identificação dos sítios arqueológicos do arquipélago e, posteriormente, nos registros junto ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – muitos desses sítios ainda são destruídos para dar lugar a empreendimentos imobiliários, como casas de veraneio e outras instalações com fins turísticos.

Em Ilhabela, os estudos de tombamento do IPHAN são de 1945, ainda na chamada fase heróica do SPHAN momento em que foram abertos dois estudos de tombamento de engenhos de Ilhabela: o da Fazenda Velha ou Fazenda São Mathias (Processo 0352-T-45) e o do Engenho d'Água (Processo 0347-T-45). Os outros engenhos sequer foram inventariados ou passaram por uma análise. São os engenhos do primeiro período de ocupação da Ilha de São Sebastião e os mais representativos da estética colonial e confirmam o exposto em (CHUVA, 2017, p.392):

No que concerne ao processo de construção da nação, as práticas de proteção do “patrimônio nacional” configuraram estratégias bastante eficazes no processo de construção de uma autoimagem da nação, recorrendo a objetos cuja materialidade conferia estatuto de verdade à história contada por meio do vestígio.

O mais intrigante, no entanto, é uma série de comunicações por carta entre Luis Saia e Rodrigo de Melo que se encontram dispersas no início da pasta do processo de tombamento do Engenho d'Água e apontam para a decisão de tombamento do Engenho São Mathias, por se tratar de “um exemplar mais completo do que o Engenho d'Água”. Pouco tempo depois, há uma nova carta que solicita o cancelamento da decisão em prol do tombamento do Engenho d'Água, pois Saia teria conversado com o proprietário Bernard Gonthier que teria se disposto a arcar com os custos das obras de restauro. Naquele momento, as duas fazendas se encontravam em estado de relativo abandono e seria necessário executar uma série de intervenções arquitetônicas.

Daqui surge uma questão importante sobre as escolhas políticas efetuadas pelo órgão e o balanço das gestões. No final, o processo do São Mathias permaneceu aberto por décadas, tendo sido arquivado somente em 2014, em conjunto com outros processos que faziam aniversário no órgão.

O órgão estadual de patrimônio, o Condephaat, tombou o Engenho d'Água ex-officio (Processo 00348/1973) e tem aberto ainda o estudo da Fazenda da Ponta das Canas (Processo 24510/1971), local onde Seraphim Sampaio teve uma máquina a vapor. Os processos relativos a Ilhabela são objetos de estudos atualizados que vem sendo conduzidos pelo órgão desde o ano passado.

Desta breve análise da atuação dos órgãos de patrimônio na gestão dos engenhos enquanto bens culturais e sua interpretação sobre o que deveria ser rememorado, se encontra a justificativa de parte da adoção dos pontos de parada do itinerário que se segue. Em um primeiro momento, são elencados engenhos que já tenham sido objeto de propostas de reconhe-

cimento dos mecanismos dispostos na legislação brasileira, o instrumento do tombamento. No entanto, um dos pontos é o Engenho da Toca e ele enquanto construção não foi objeto de estudo de tombamento. É possível observar que se trata de uma intersecção da esfera do Turismo na área do Patrimônio Cultural. A Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo¹⁶, por meio do FUMEST – Fomento de Urbanização e Melhoria das Estâncias - em 1970 encaminhou um pedido para tombamentos dos lugares:

Tabela 3. Pedidos de tombamento FUMEST/1970 (Condephaat)

Local	Nº Processo aberto Condephaat ¹⁷
Jardins do Engenho d'Água	24.509/71
Fazenda Ponta das Canas	24.510/71
Fazenda da Feiticeira	24.517/71
Cadeia Pública e Fórum	24.515/71
Igreja Matriz	24.516/71
Cachoeira da Tóca	24.508/71
Cachoeira da Água Branca	24.507/71
Pedra do Sino	24.511/71

Pois estava “preocupado também com a preservação dos monumentos históricos e belezas naturais de nossas estâncias”. Vale apontar que apenas um dos processos foi deferido, ainda que com um primeiro parecer negado e consequente arquivamento por seu estilo eclético ter sido irrelevante em um primeiro momento: o da Cadeia Pública e Fórum, edifício da sede do PEIb.

Da proposta do FUMEST decorre que a Cachoeira da Toca foi interpretada ainda como uma natureza excepcional e merecedora de uma chancela específica e desconsidera uma

> *Situação dos engenhos em 2020*

Adaptado pela autora com base nos relatórios do PAI, do GEDAI e visitas de campo realizadas durante o mestrado

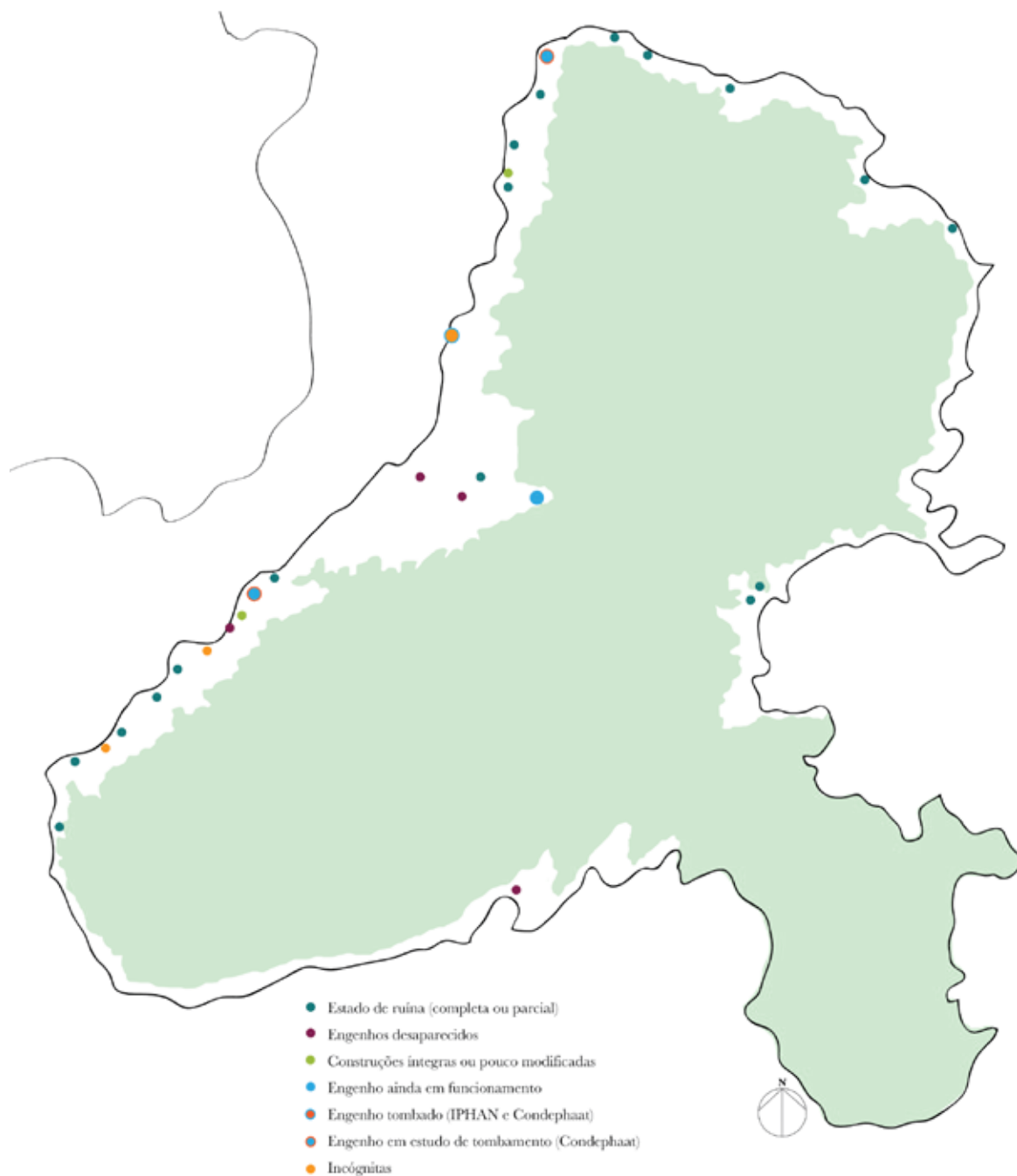
16 Of.nº05/70/C.D. - FUMEST

17 Of.nº08/71 - Condephaat

Situação dos engenhos hoje

PAI: cadastro de 13 engenhos

GEDAI: cadastro de 8 engenhos + 2 fazendas de cana



visão ampliada da paisagem com seu aspecto cultural. Cabe destacar que esta solicitação foi feita anos antes do decreto de criação do PEIb em 1977 e menos de cinco anos depois da inauguração oficial da Toca como um atrativo turístico em Ilhabela (1967).

Toca: Cachoeira e Engenho

A Fazenda da Toca é um caso de relação cooperativa entre patrimônio cultural e turismo, a situação particular do engenho com seu caráter de suporte a um atrativo turístico, em primeira instância, parece ter sido o meio pelo qual o edifício pode dar continuidade, com a notória relação de cooperação recíproca estabelecida entre o Engenho e a Cachoeira da Toca. Ao abrir três quedas d'água para visitação nos anos 1967, o Engenho serviu de suporte para as atividades do ponto turístico, em que o atendimento passou a ocorrer em balcões instalados no salão principal no interior do edifício.

< Área de moagem do
Engenho da Toca durante
a produção de 2019

Foto: Vitória Marie Van
Sebroeck Martins



O engenho é um dos remanescentes da história da cana-de-açúcar em Ilhabela e estimava-se ter sido construído por volta de 1830, fato não comprovado, pois os registros de imóveis indicaram sua construção cerca de noventa anos mais tarde. Ao propor o estudo do edifício, partiu-se também da análise da cultura de açúcar, a qual causou sérios danos à Ilha, com a supressão da Mata Atlântica e o surgimento de “morros pelados e áridos”. A ilha que se tem hoje, com matas que compõem a paisagem, é bastante diversa do panorama da década de 1950. As transformações positivas na reconstituição de toda a vegetação foram possíveis no último período de decadência da cidade e seu esvaziamento, pelo esvaziamento da região. A importância de se registrar a história desse edifício se mostrou cada vez mais presente: seja pelas memórias, ou ainda, por se tratar da última destilaria em funcionamento em Ilhabela.

A ideia, portanto, não foi encerrar o debate ou desvinculá-lo da sua função atual, apenas interpretar seus significados de forma a melhor compreendê-lo. Assimilar a cronologia da construção com o uso turístico tornou-se o grande responsável pela sua manutenção enquanto estrutura física e hoje como um importante local de memória, com a manutenção da produção da cachaça. Apesar da dificuldade em se conseguir autorização para o plantio de canaviais, a retomada da produção com padrões de alta qualidade mantém o caráter de suporte ao ponto turístico. Quanto ao turismo, proporciona à família Van Sebroeck, proprietária do local desde 1959, o sustento há muitos anos e hoje o engenho foi incorporado em seu sentido completo, ao oferecer visitas às instalações onde acontece a produção de cachaça aliada à degustação do produto ao final do passeio.

Hoje o edifício está inserido no panorama turístico de

Ilhabela, a partir de proposta da Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico e Fomento de criar um *tour* histórico cultural com treinamento de monitores para três atrativos da cidade: a Vila, a Fazenda Engenho d'Água e a Toca. Por um momento de abertura de diálogo do Turismo com a Cultura em Ilhabela, o projeto de itinerário tem potencial para ser implementado.

Ano passado foi inaugurada uma placa em homenagem ao carpinteiro que fez a roda d'água do Engenho da Toca, “seu” Benedito Rodrigues, após contato com sua filha, Iolanda, de 97 anos. A atividade contou com a presença da família Rodrigues e da família Van Sebroeck e permitiu acessar outra camada da história daquele lugar. Esta digressão é importante no sentido de como a escrita da história deve-se pautar nos diversos agentes do passado. Neste caso, rememorou-se um funcionário, mestre de ofício e não o antigo proprietário.

< *Visita mediada com alunos do curso de formação de monitores de roteiros histórico-culturais em 2019*

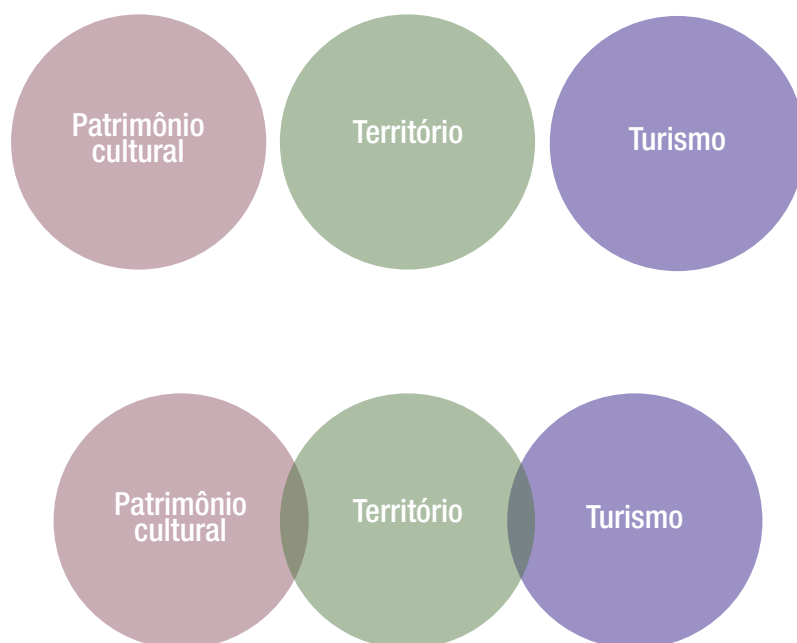
Foto: Marcello Crivelli



Capítulo 2. Turismo e possibilidades para o território

De modo geral, apesar de serem propostas como políticas de Estado e não de governo, as gestões do Turismo e do Patrimônio apresentam um enorme descompasso entre si. Um dos grandes desafios é, portanto, a forma pela qual é possível compatibilizar as políticas de apropriação do Patrimônio pelo Turismo e como o Patrimônio deve considerar em sua gestão pelos órgãos de proteção a interface inerente ao Turismo.

Nota-se, em geral, uma falta de entendimento dessas duas esferas, o que ocasiona dissonâncias nas ações de políticas de ambas. Apesar do Turismo e do Patrimônio Cultural serem multidisciplinares por essência, o Turismo é habitualmente tido como uma ameaça pelos estudiosos do Patrimônio Cultural e pode sê-lo de fato caso não haja controle.



Uma rota proposta pela Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo desconsidera, por exemplo, bens culturais reconhecidos e tombados pelo próprio Governo em outra secretaria, a de Cultura. A análise das narrativas envolvidas na promoção da Rota Passos dos Jesuítas considera ainda a região de estudo e ilustra esta dificuldade de diálogo entre campos que podem e devem ser complementares.

As escolhas feitas pela Setur, sugerem uma imagem da Baixada Santista associada à história e ao urbano, apenas com aberturas para o natural, enquanto a imagem do Litoral Norte estaria, de fato, ligada à natureza, divulgada como intocada. Daí que, o turista-peregrino ao caminhar “sempre rumo ao norte”, como orienta o discurso desse projeto turístico, segue rumo à natureza, como se saísse da história para o mundo natural, enfatizando uma dicotomia entre o mundo urbano, ao sul, e o mundo natural, ao norte. Essas generalizações operadas pelo discurso oficial têm efeitos concretos no espaço, resultam em uma hierarquização sócio espacial que divide o litoral paulista em duas porções distintas. O Litoral Norte só pode ser valorizado em oposição à Baixada Santista, associada ao turismo de massa, em contradição com o turismo para elite que se desenrola ao norte, confirmando a tese de que os discursos autorizados do patrimônio são uma estratégia criadora de sentidos. (MARIUZZO, 2016, p.196)

A autora levantou, por exemplo, quais eram os atrativos turísticos de todos os municípios da Rota, que se estende de Peruíbe a Ubatuba. No caso de Ilhabela são cinco atrativos naturais e apenas dois atrativos culturais, ambos localizados na Vila e sequer é mencionado o Engenho d'Água, apesar de o percurso passar em frente ao local. Existem algumas questões que não parecem lógicas também, como o fato de que a Rota é pedestre e há recomendação de se visitar locais distantes como a Praia da Ponta das Canas, a Cachoeira do Veloso e a Praia de Castelhanos. Interessante apontar o fato de que a Rota passa despercebida pelas rugosidades tratadas por este projeto.

Na tabela reproduzida abaixo é possível confirmar a tese de que a Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo procura comunicar que a região da Baixada Santista é caracterizada por monumentos construídos e a do Litoral Norte caracterizada pelos monumentos naturais. Duas conclusões podem ser extraídas desse fato: se em um primeiro momento parece que não há história com natureza ou uma paisagem cultural, há em um outro momento um notório juízo de valor entre natureza e beleza.

Tabela 4. Natureza e história na Rota dos Jesuítas

	Monumento Naturais	Monumentos Construídos
Baixada Santista	25	61
Litoral Norte	22	10
Total	47	71
Total geral	118	

Fonte: MARIUZZO, 2016

Trata-se de uma visão que já deveria ter sido superada, mas que ainda se alinha tanto à mata intocada de (DIEGUES, 2001), quanto ao fetichismo do patrimônio.

Em geral o consumo turístico do patrimônio aparece dentro de um campo reificado e fetichizado, algo que distancia a compreensão da inserção dos bens culturais na esfera das vivências sociais e mesmo dos processos sociais que os geraram. Apela-se, cada vez mais, para as tradições que são reinventadas e convertidas em capital simbólico. (NIGRO, 2010, p.75)

Considerando uma análise da interface do Turismo e da comunicação, cabe nota sobre a alteração do *slogan* de Ilhabela. Com vistas a se inserir no Turismo de Natureza, a prefeitura tem buscado seguir o proposto pelo Plano de Marketing elaborado pela consultoria GKS em 2017.

Ilhabela, vida natural

Qual o jogo de significados que o *slogan* procura trazer ao turista? O que seria uma vida natural? O logotipo de Ilhabela agora não é mais o veleiro da Capital da Vela e sim um Papagaio Moleiro (maior psitacídeo das Américas), conhecido como a ave símbolo de Ilhabela, onde é muito abundante, fato não observado no continente. A natureza recebe destaque, mas a construção da paisagem do arquipélago é marginalizada, como se fosse proibido mencionar que não se trata de uma “natureza selvagem”. Este trabalho procura reforçar a ideia de que natureza muito “tocada” é que torna Ilhabela especial. No entanto, não é o que pode ser observado nos recortes publicitários abaixo. Cabe um outro comentário que desampara a gestão do PEIb, ao fazer a divulgação de material audiovisual com áreas do Parque que não podem ser visitadas, de acordo com o Plano de Manejo ou atores que realizam trilhas sem o vestuário adequado. Em uma sociedade pautada pelo poder imagético, sabe-se que a divulgação de fotos pelo perfil oficial da Secretaria Municipal de Turismo, de situações como estas, pode causar desconforto aos gestores do Parque.

> *Divulgação do slogan*

Ilhabela, vida natural

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo de Ilhabela

Vídeo 1. Natureza

https://www.youtube.com/watch?v=9uYYZHE_Zrw

Principais comentários:

Enfoque para aspectos da geografia física, fauna e flora. Preservação é restrita ao PEIb. Destaque para as mais de 40 praias. “365 dias para você voltar”

Vídeo 2. A natureza é a nossa alma

<https://www.youtube.com/watch?v=qNSd-jVsf5s>

Principais comentários:

Respirar Ilhabela

Sentir Ilhabela

Viver Ilhabela



“A nossa alma bate muito com a de Ilhabela, é muita natureza preservada, fauna e flora riquíssima” (1:46-1-52) Marcio Bortolusso, Expedicionário de Ilhabela

“Ilhabela é um display atrativo para todo aventureiro” (1:00-1:03) Francisco Honda, ex-gestor do PEIb

“E foi Ilhabela que me proporcionou conhecer a natureza de verdade. É realmente o paraíso e, principalmente, o paraíso do ecoturismo” (1:12-1:29) Danilo Taino, empresário ecoturismo de Ilhabela

“Ouvir, enxergar, sentir e poder entender tudo isso como fundamental à existência humana na Terra, essa é a grande magia e a alma da Ilha, é poder sentir tudo isso” (1:53-2:06) Francisco Honda, ex-gestor do PEIb

A natureza é a nossa alma

A abertura e finalização do vídeo tendo como pano de fundo o Buraco do Cação, área de visitação proibida, é bastante enfocado no vídeo.

Conforme uma breve análise de discurso do material audiovisual é possível concluir que “Ilhabela, vida natural” é um *slogan* preso à ideia de natureza enquanto formação geomorfológica e seus componentes de fauna e flora. Desconsidera, assim como o primeiro caso da Rota dos Jesuítas, a construção da paisagem e o importante papel da ação do homem, como bem analisado por França (1954).

O itinerário proposto, no entanto, se alinha à categoria de Paisagem Cultural, que considera que “se for verdade que a atribuição de valor de patrimônio é uma ação realizada a partir dos valores simbólicos atribuídos a um bem, seja este bem material ou não, é verdade também que elas estão estritamente ligadas à organização do espaço e às manifestações físicas da paisagem.”(RIBEIRO, 2007, p.31)

Fidelização de turistas de Ilhabela

A proposta deste trabalho foi validada com base na análise de dados realizada para a disciplina de Econometria do curso de Turismo em 2019. O tema da fidelização de turistas é conhecido como parte de estudos do comportamento do consumidor na literatura brasileira. No entanto, discussões que busquem o seu caráter preditivo, a partir das interações de variáveis coletadas em campo são pouco difundidas no panorama brasileiro, apesar de seu importante caráter norteador para o desenvolvimento de políticas públicas em destinos turísticos.

A motivação do turista, porém, é mais facilmente encontrada em livros e artigos diversos, apesar de ser recorrente a

incógnita dos gestores na dificuldade em entender qual o perfil do turista e o que ele busca enquanto viaja. A fidelização do turista é um sistema de ação e reação dentro do ecossistema turístico e considera dois grandes grupos de variáveis: as de satisfação com os serviços turísticos e de motivação do turista.

A base de dados disponibilizada pela referida Secretaria de Turismo de Ilhabela foi construída a partir do preenchimento de mil formulários aplicados durante a Semana de Vela de 2019. Trata-se, portanto, de uma base que apresenta viés e concentração de dados em algumas faixas específicas. Por se tratar de uma base atual, inédita em estudos e disponível, o estudo foi proposto para esta base e norteou-se nas seguintes perguntas:

É possível mensurar a fidelização dos turistas com a oferta atual do destino? Quais as atividades que motivam o retorno ao arquipélago? Qual o papel da satisfação com os serviços turísticos da cidade?

A Secretaria de Turismo desenvolveu ao longo do segundo semestre de 2019 atividades para ampliar o leque de opções para os turistas que visitam o arquipélago. Foram trabalhadas atividades como a observação de aves e o turismo histórico-cultural, este último contou com três roteiros estruturados pela região da Vila/Centro Histórico e por dois engenhos de Ilhabela: o Engenho d'Água e o Engenho da Toca. O estudo procurou também resolver uma inquietação de pesquisa que justificaria a elaboração deste trabalho de conclusão do curso de Turismo:

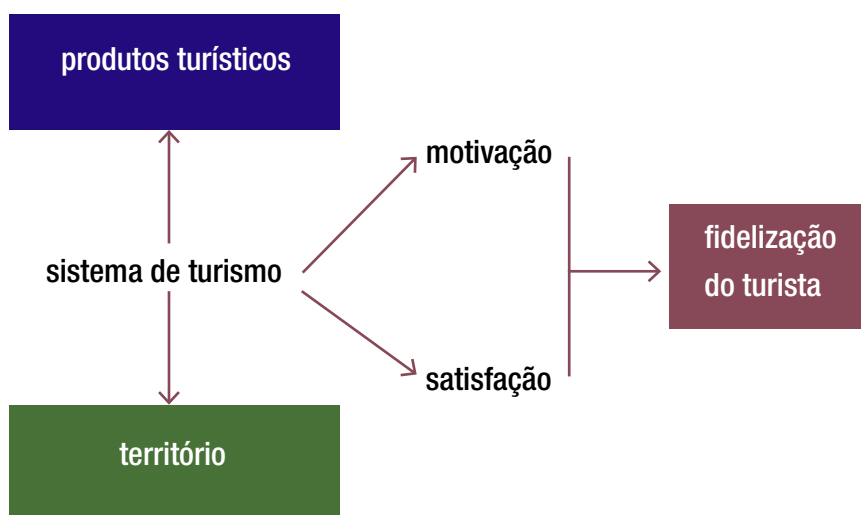
Qual a importância em se oferecer um produto turístico voltado ao segmento de Turismo Histórico-Cultural? Como é possível estabelecer um diálogo da história da natureza ilhabelense e sua herança agrícola como um produto turístico?

Alcançar novos públicos a partir de outros segmentos parece salutar, sobretudo como estratégia para resolver a questão da sazonalidade do destino. Guzmán *et al* (2018) divide em três interfaces:

Motivação contribui para o entendimento da razão pela qual alguém visita um destino e suas expectativas

Satisfação todas as avaliações de serviços ofertados (elemento cognitivo e emocional)

Satisfação do turista é importante por algumas razões: atributos de componentes do destino que são percebidos e explora o que a imagem do destino transmite e se reafirma.



Dos excertos é possível observar a importância das esferas da motivação e da satisfação na experiência do turista. Existe ainda uma terceira e importante esfera que influencia a fidelização de um turista e que pode se desdobrar no alcance de novos turistas, possivelmente fidelizáveis: a recomendação.

A recomendação também pode ser mensurada a partir

de estratégias como o NPS ou *Net Promoter Score*¹⁸, uma metodologia desenvolvida pela consultoria estratégica “Bain & Co” e que considera os percentuais de detratores, de passivos e de promotores. Todas as categorias estão relacionadas com a satisfação do visitante e pode ser considerada negativa (detratores), neutra (passivos) ou positiva (promotores).

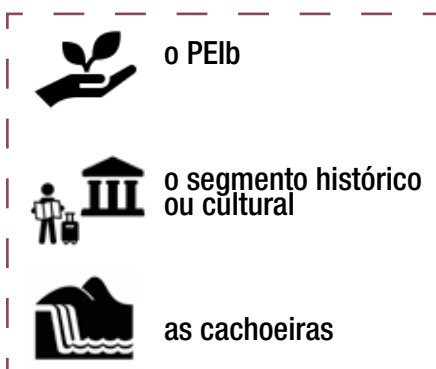
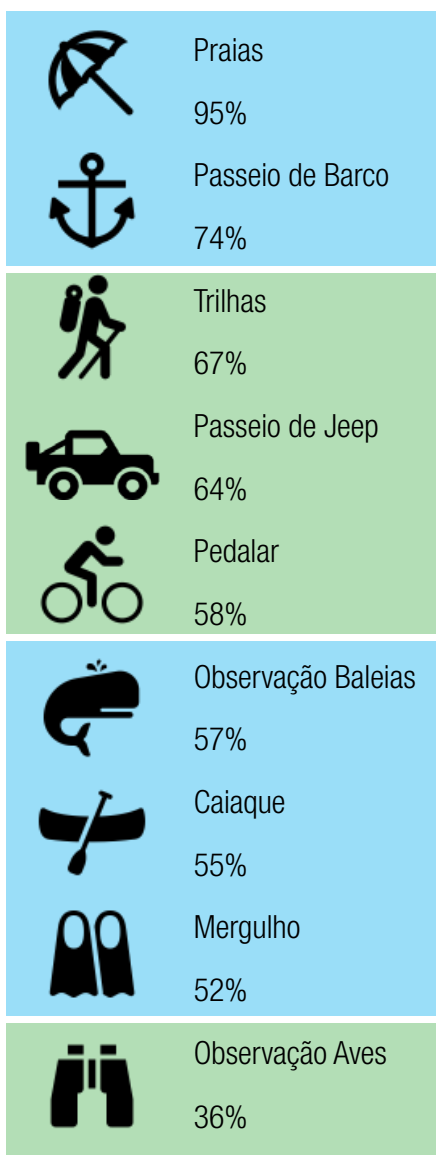
A proposta neste texto é sintetizar os resultados alcançados após quatro modelagens diferentes de variáveis consideradas dependentes para a variável resposta ou variável dependente (y) proposta é a de quantas vezes o turista afirma ter visitado o destino (Retorno). As faixas foram agrupadas com a criação de três principais: descobridor é aquele que visita o destino pela primeira vez, de duas a três vezes é o turista que ainda está em decisão sobre ser fidelizado e quem visita a partir de quatro vezes é considerado como fidelizado. Na amostra é possível observar que o fidelizado corresponde a 66% de todos os respondentes, sendo que as outras duas faixas representam 17% cada.

< *Esquema com a relação entre o sistema de turismo e as variáveis que promovem a fidelização do turista.*

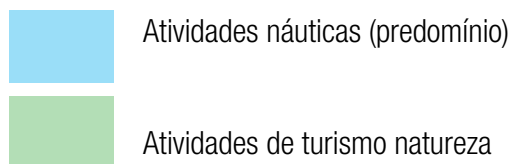
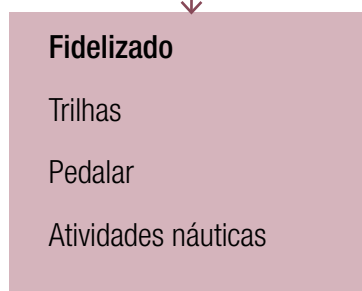
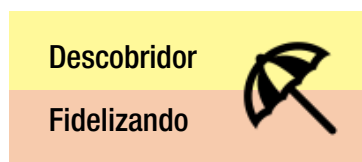
Adaptado pela autora com base em: Guzmán et al (2018)

Os resultados encontrados apontam para o predomínio da motivação pela Praia nas primeiras visitas (descobridor e fidelizando) e aparece em segundo plano no momento em que o turista se encontra fidelizado. Este, por sua vez, procura outras atividades no destino como fazer Trilhas, Pedalar e Praticar atividade náuticas, como Barco e Caiaque. Estas categorias, no entanto, parecem apropriadas para veranistas, o possível viés apontado no início deste relatório.

18 Para maiores esclarecimento, consultar a metodologia disponível em: <https://www.bain.com/insights/introducing-the-net-promoter-system-loyalty-insights/#Calculating%20Your%20Net%20Promoter%20Score>



Elementos de motivação que motivam cada faixa de visitante em prol da fidelização



MOTIVAÇÃO

Por que não são elencados como atrativos?

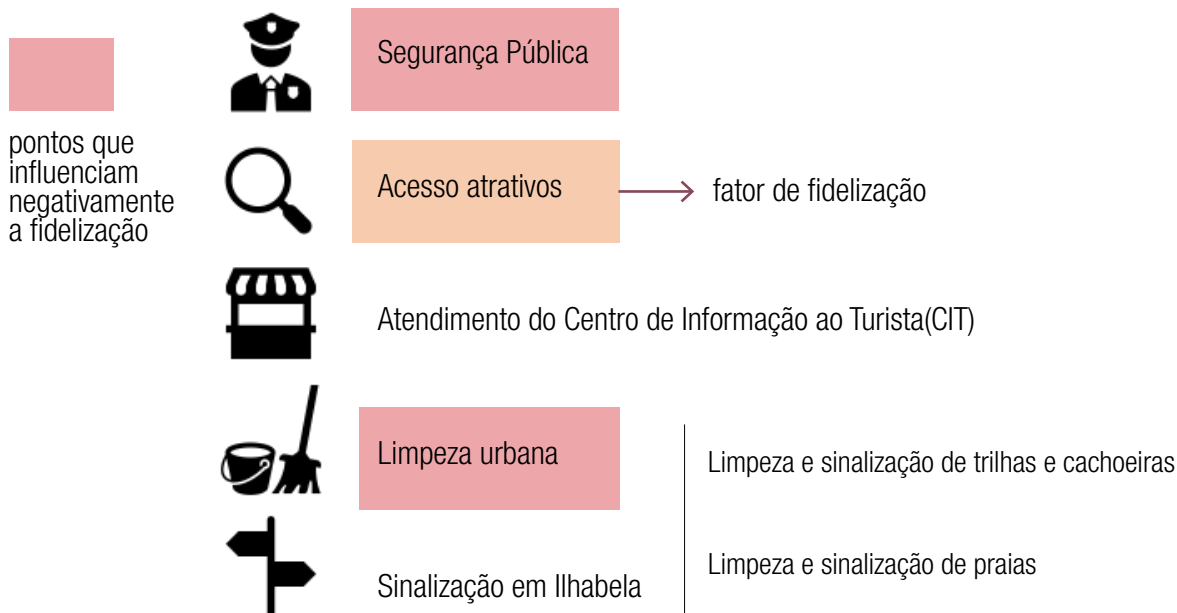


Por que há 3 categorias de sinalização e limpeza?

Sinalização deveria ser coesa e constar em uma só categoria em um sistema integrado de informação ao turista

Por que cachoeiras é uma categoria de satisfação e não de motivação?

Elementos de satisfação com serviços do destino e de informação ao turista



SATISFAÇÃO

→ **FIDELIZAÇÃO**



descoberta

(primeira visita à Ilhabela)



decidindo

(2 a 3 visitas à Ilhabela)



fidelizado

(4 ou mais visitas à Ilhabela)

Seria interessante descobrir quais os atrativos mais frequentados e quais as opiniões dos visitantes nestes locais específicos para poder criar outros produtos, além da possível integração de segmentos, algo que é praticamente inexistente no momento no município. Portanto, procurando preencher esta lacuna, o itinerário proposto se enquadra na ampliação da oferta de atrativos de qualidade em Ilhabela.

Como exercício inicial de aproximação do itinerário, propõe-se observar quais são os principais grupos de visitantes do destino. A partir dos clientes potenciais, também chamados de “personas”, é possível explorar como seria a sua jornada nos engenhos que permitem visita hoje. A análise por meio da jornada facilita o entendimento dos pontos de contato, das ações, das expectativas e das chamadas “dores” do cliente. Cada parte do processo é pensado para entender melhor quais são os pontos a serem trabalhados para melhorar a experiência do visitante e tornar os engenhos um atrativo cultural de Ilhabela.

Principais grupos de visitantes de Ilhabela (2019)



Veranistas (segunda residência)

Turistas hospedados em hotéis/pousadas



Turistas hospedados em casas alugadas

Turistas hospedados em casas de amigos/familiares



Excursionistas do tipo cruzeiristas

(temporada de receptivo de navios)

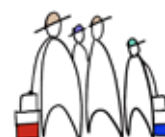


Excursionistas

travessia de carro

“Farofeiros”

travessia a pé



Situação da Jornada do Vistante de Atrativos Históricos em Ilhabela

Os três grupos de turistas estão em Ilhabela e pretendem buscar algo para fazer

Eis que se inicia a sua jornada:



Descoberta do interesse



Escolha da opção hoje



Interesse latente
(identificados no estudo
econométrico)

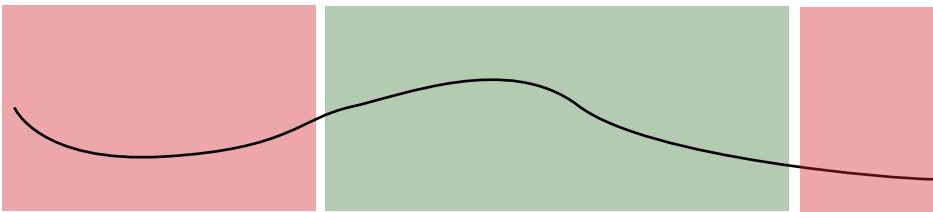
Segmento histórico

Centro Informações (CIT)
Material de divulgação
Comentários
Visita sede do PEIb

Decisão é prejudicada pelas informa se encontrarem dispersas. Hoje é po visitar apenas a Vila, o Engenho d’Á o Engenho da Toca.

Na Toca, cerca de 80% dos visitante chegam ao local não sabem da exist do engenho.

Projeção do comportamento
do visitante com base em
sua experiência



Problemas

Ausência de divulgação de atrativos com enfoque histórico pelo CIT (autora já foi cliente oculto)

Museus da cidade estão fechados
A informação sobre os lugares possi para visitação não é consolidada
Atividades culturais, quando divulga são “programas para dias de chuva”

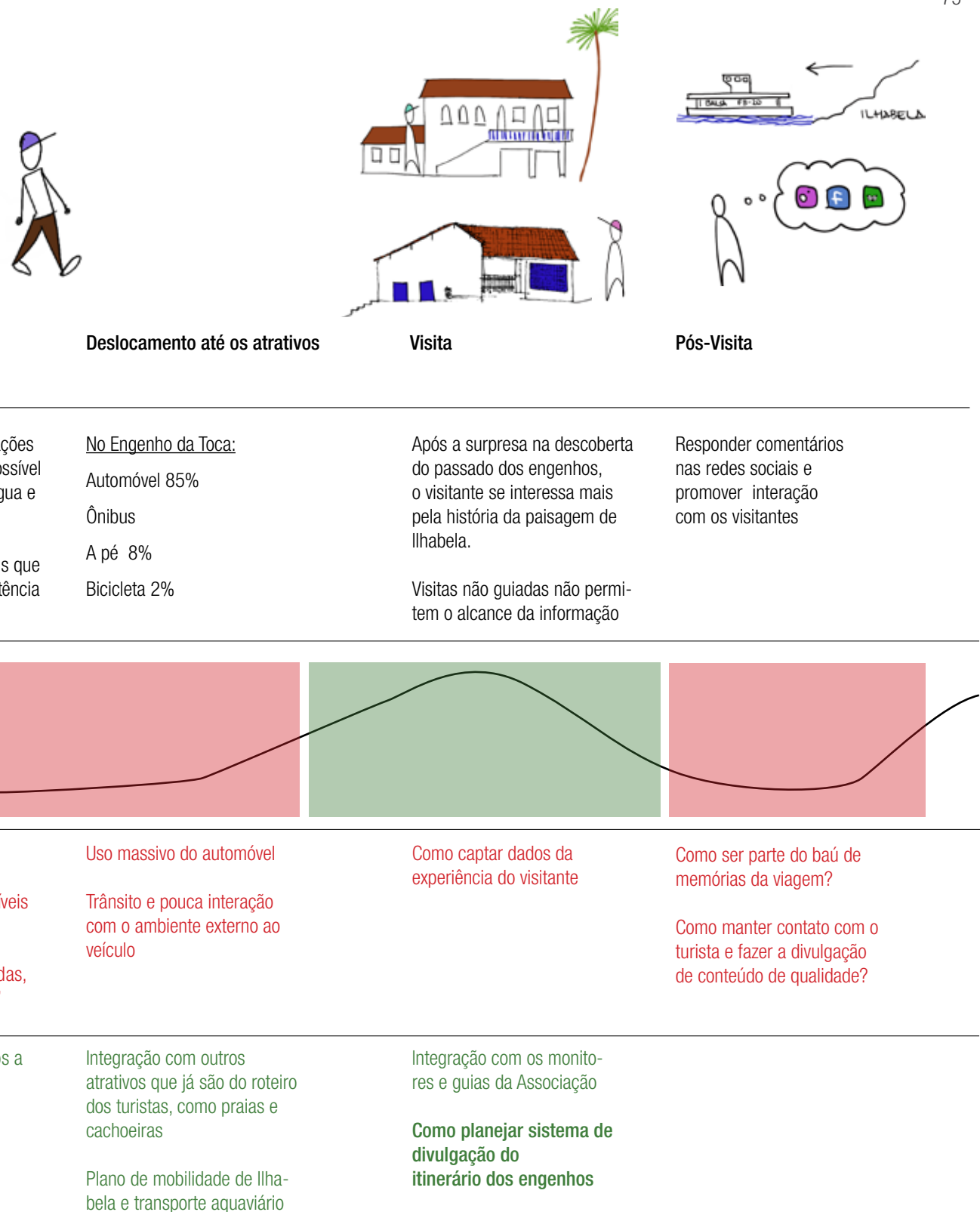
Oportunidades

Consolidar a divulgação

engenhos

Desenvolver outros roteiros temático partir de inventários

temas:
história de Ilhabela
cultura caiçara
piratas



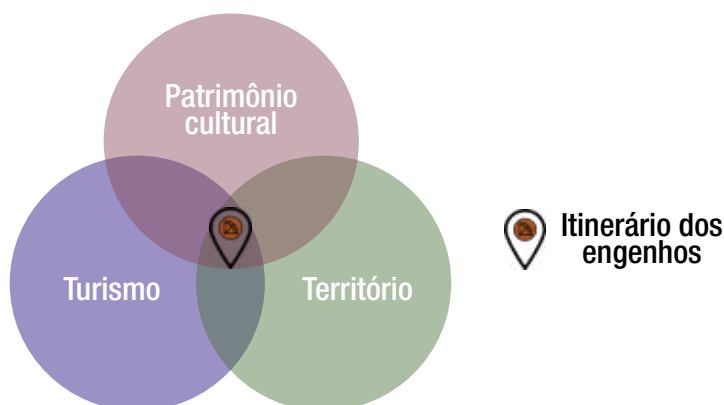
PARTE II

ITINERÁRIO

CULTURAL

A construção do itinerário cultural se embasa no debate da construção histórica dos engenhos de Ilhabela, das formas de interpretação do patrimônio cultural, a construção desta paisagem cultural pela leitura de seu território, estrutura física e de ocupação humana. No primeiro capítulo foram discutidas as categorias da paisagem, a ideia de lugar e mais especificamente do lugar de memória. Nesta segunda parte do projeto são considerados quais são os seus pontos focais, sua estrutura física e as estratégias de comunicação visual para marcar as rugosidades na paisagem atual do arquipélago. Sabe-se que ao menos quatro dos engenhos foram destruídos, boa parte deles se encontra arruinada e, alguns, com a estrutura adaptada para outros fins como residências, restaurantes ou meios de hospedagem. A forma de tratamento para situações diferentes quanto à materialidade ou não destes substratos históricos será balizada.

Ao retomar a interface do Patrimônio cultural e do Turismo e suas expressões no território, o Itinerário proposto se chama Bela Vila dos Engenhos, como reafirmação do desejo de materializar novamente esta memória na paisagem de Ilhabela. O projeto prevê alargar a interpretação ao se situar na intersecção simultânea destes campos e reconhecer as multidisciplinariedades de cada um deles.



O conceito de interpretação do patrimônio cultural é um desdobramento da grande teoria da filosofia interpretativa de Tilden na década de 1950 com seus seis princípios, complementados por oito princípios propostos por Beck e Cable da década de 1990. Assim, a interpretação do patrimônio procura traduzir recursos culturais com apenas algumas adaptações que balizam a natureza dos bens trabalhados (COSTA, 2009, p.101).

A Carta Internacional sobre Turismo Cultural, adotada na XII Assembleia Geral do ICOMOS em 1999, revisitou boa parte dos conceitos abordados na primeira Carta, lançada pouco mais de duas décadas antes. Considera e condena o “turismo de massa, mal administrado e que contempla apenas objetivos imediatistas”. Sugere que a apropriação dos bens culturais deve ser alcançada com vistas à proteção dos mesmos, ao proporcionar a compreensão de seus significados e componentes da construção social que é a cultura e buscar regulamentar a sua visitação.

Neste sentido, a comunicação interpretativa procura tornar acessível o conteúdo, seja de ordem natural ou cultural, à comunidade do entorno dos bens e os turistas que visitam uma localidade e as ações de educação patrimonial são de extrema importância:

As atividades interpretativas em recursos patrimoniais, menos comuns, seguem o mesmo padrão das realizadas em áreas naturais. Geralmente, enquadram-se em programas de educação patrimonial, que, ao contrário da já reconhecida educação ambiental, ainda se encontra em fase de sedimentação no Brasil. (COSTA, 2009, p.112)

Dentro da discussão de formas de se trabalhar a interpretação de sítios culturais, o ICOMOS iniciou os trabalhos

com uma nova categoria: o conceito de itinerário cultural, mediante a publicação da Carta Internacional sobre os Itinerários Culturais (2008). Assim, foi definido que itinerário cultural é:

(...) um caminho que foi traçado com esta finalidade específica e que além desta função explica-se unicamente pela sua utilização histórica com um fim concreto e determinado e por ter favorecido a criação dos elementos patrimoniais associados a esse fim e que, sendo o resultado de sua própria e singular dinâmica, refletem a existência de influências recíprocas entre grupos culturais diversos durante um longo período da história. (ICOMOS, 2008)

O documento ainda classifica os itinerários de acordo com sua dimensão territorial, cultural, objetivo e função e pela duração temporal, de acordo com sua estrutura e enquadramento natural. A dinâmica sobre o território coloca esses itinerários não somente como lugar de consumo, mas também abre caminhos para as discussões sobre políticas públicas, sendo esta mesma leitura integrada um dos desafios para a implantação destas propostas para a função social da cultura.

Analisar o território, perceber os recursos nele presentes e construir uma narrativa que dê conta de explicar uma ou várias histórias nele contidas, é desafio ainda maior para os envolvidos nestes projetos que apostam nos itinerários culturais como forma de desenvolvimento sustentável regional (PISTORELLO, 2013).

Para as discussões de território e os lugares, dois geógrafos trabalham com a linha humanista e essas discussões são muito caras ao tema proposto. As rugosidades de Milton Santos se somam ao conceito de Paul Claval que aponta duas relações do indivíduo com o espaço, ambas sendo aprendizados culturais não interrompidos:

1) **Reconhecer-se** é memorizar imagens concretas, apreensões visuais sobretudo (às vezes os odores ou barulhos) que permitem saber se já se esteve em tal ou qual lugar.

2) **Orientar-se** consiste em situar os lugares num espaço de referência mais abstrato. (CLAVALL, 2007, p.189).

O autor também considera a interface entre o meio e sociedade ao afirmar que:

O ambiente só tem existência social através da maneira como os grupos humanos o concebem, analisam e percebem suas possibilidades, e através das técnicas que permitem explorá-lo: a mediação tecnológica é essencial nas relações dos grupos humanos com o mundo que os rodeia. (Ibiden, p.217).

Neste sentido, o projeto que será apresentado considera as formas de estratégias comunicativa de interpretação do patrimônio cultural mediante emprego de mídias interpretativas, ao criar duas classes: impessoais e pessoais. (COSTA, 2009) O primeiro grupo contempla: publicações impressas; placas, painéis e letreiros; exposições, mostras e vitrines; reconstruções e modelos; meios animados de exibição e multimídias. Enquanto que o segundo contempla: palestras interpretativas; viagens imaginárias; caminhada orientada; trilha interpretativa; interpretação espontânea; demonstrações e história viva. A princípio, as formas de interpretação que melhor convergem com o estudo de caso dos engenhos de Ilhabela são:

- elementos de comunicação visual (placas, painéis e letreiros)
- caminhada orientada
- trilha interpretativa

O exercício de projeto considerou a elaboração de diretrizes para a assimilação da história dos engenhos na paisagem de Ilhabela e

A abordagem aqui proposta entende a própria educação como um trabalho criativo, de apropriação e recriação

de conteúdos, que transforma o bem e seus significados intrínsecos em algo vivo, propondo a inserção do turismo como um instrumento para um desvelamento de conhecimentos que leve, em conjunto com outras práticas pedagógicas, formais ou informais, a uma postura crítica diante do mundo (COSTA, 2009, p.192).

Estratégia de *Wayfinding design*

Um sistema de comunicação a partir de sinalização é parte do que se chama de *wayfinding design*. É algo além da concepção de placas ou ícones gráficos, comunicação visual e desenho de mapas e rotas. O sistema pensa em todos estes aspectos para garantir que as pessoas alcancem o destino desejado, ao organizar fluxos de pessoas e encorajar o processo de auto guiamento em rotas, por exemplo.

Portanto, a sinalização turística é um exemplo de aplicação prática do *wayfinding design*. Muitas vezes se associa a sinalização turística às tradicionais placas marrons. Trata-se de uma opção que consta no Guia Brasileiro de Sinalização Turística, importante pelos aspectos de legalidade como o cumprimento do estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro – CTB e nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e da legislação de preservação de sítios tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e protegidos pela Lei de Arqueologia.

Nos anos 2000, por meio de um convênio com uma marca de cartões de crédito, Ilhabela - então Capital da Vela - recebeu sinalização de todas as praias que são acessadas por veículos automotores. As placas são compostas por uma haste de madeira e a placa azul com informações é fixada na haste e recebe um acabamento rústico de sisal. Ainda hoje elas são a principal informação sobre distância entre uma praia e outra e

a indicação de qual praia o turista se encontra. Talvez o maior indicativo de que se está na Capital da Vela seja o veleiro que sustenta o contorno da Ilha de São Sebastião e fica na saída da balsa em Ilhabela. Apesar de descumprir o gabarito máximo permitido na cidade, foi construído para ser o portal de Ilhabela e contou com verbas do Departamento de Apoio ao Desenvolvimento dos Municípios Turísticos, da Secretaria de Turismo do Governo do Estado de São Paulo (DADE).

O município passou a instalar as placas propostas no Guia de Sinalização Turística apenas nos últimos cinco anos. Esta sinalização padronizada permite continuidade da informação em boa parte dos atrativos. O município investiu, re-

<> *Diversas tipologias de sinalização turística em Ilhabela*

Acervo da autora



centemente, em grandes letreiros coloridos em mirantes que recebem considerável volume de turistas, principalmente durante o fim de tarde para apreciarem a paisagem.

Existe uma outra tipologia de placas que são exploradas por uma empresa privada e que a Secretaria de Turismo contrata e faz divulgação, como na página ao lado. A mensagem é difícil de ser lida, tanto pelo contraste, quanto pela dimensão dos tipos gráficos (tamanho da fonte) utilizados. Existem duas tipologias principais: as placas altas e estreitas como a da imagem na página anterior e as placas baixas e mais largas, que são alugadas para divulgação da Cachoeira da Toca e do Engenho da Toca em um dos mirantes e na Vila, conforme imagem abaixo.



Na paisagem ainda existem uns poucos remanescentes da Rota dos Jesuítas, analisada no Capítulo 2. Das placas existentes, seu estado de conservação é bastante precário, conforme ilustrado abaixo. Nota-se, portanto, que não há continuidade da informação e muito menos a possibilidade de entendimento por parte de algum turista que possa se interessar em saber mais sobre o roteiro, uma vez que não há mais mensagem no suporte.

Ao considerar o estado da arte da sinalização encontrada em Ilhabela hoje, é possível observar-se as dissonâncias e ruídos da informação que é passada ao turista. Ainda, é possível concluir que não há uma estratégia de comunicação das informações para os visitantes, ainda que esteja de acordo com o previsto no Guia de Sinalização Turística.

No entanto, é possível estabelecer sistemas paralelos de comunicação que podem ser mais interessantes e que ultrapassem o modelo rodoviário proposto no Guia e o itinerário se alinha à uma proposta mais fluida de sinalização.

Capítulo 3. Diretrizes do Itinerário Bela Vila dos Engenhos

Manual gráfico

Tipografia

para títulos e textos curtos, proposta de fonte sem serifa

HELVETICA NEUE LT STD 47 light condensed

HELVETICA NEUE LT STD 67 medium condensed

HELVETICA NEUE LT STD 97 black condensed

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | numerais

para corpo de texto, proposta de fonte com serifa, por facilitar a leitura

Baskerville regular

Baskerville itálico

Baskerville semi-negrito

Baskerville semi-negrito itálico

Baskerville negrito

Baskerville negrito-itálico

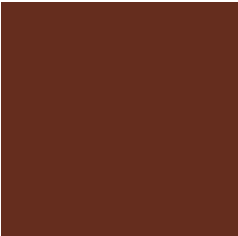
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | numerais

Para esclarecimento, as serifas são contornos que representam as finalizações das letras ou os chamados ornamentos nas hastes.

Paleta de cores

Contrastes

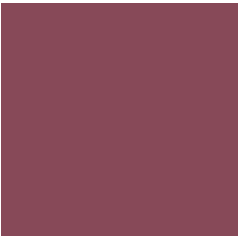
Utilizar sempre uma base escura com textos em branco para a sinalização física. Textos com tipos escuros devem ser empregados apenas para divulgação digital e impressa.



C 37% M 81% Y 85% K 49%

R 101 G 45 B 30

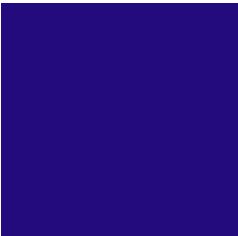
652d1e



C 40% M 77% Y 50% K 21%

R 135 G 73 B 88

874958



C 100% M 77% Y 50% K 21%

R 135 G 73 B 88

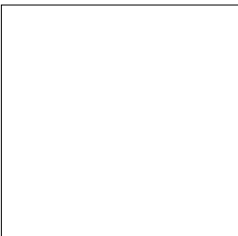
230b7e



C 74% M 34% Y 98% K 22%

R 71 G 113 B 55

477137



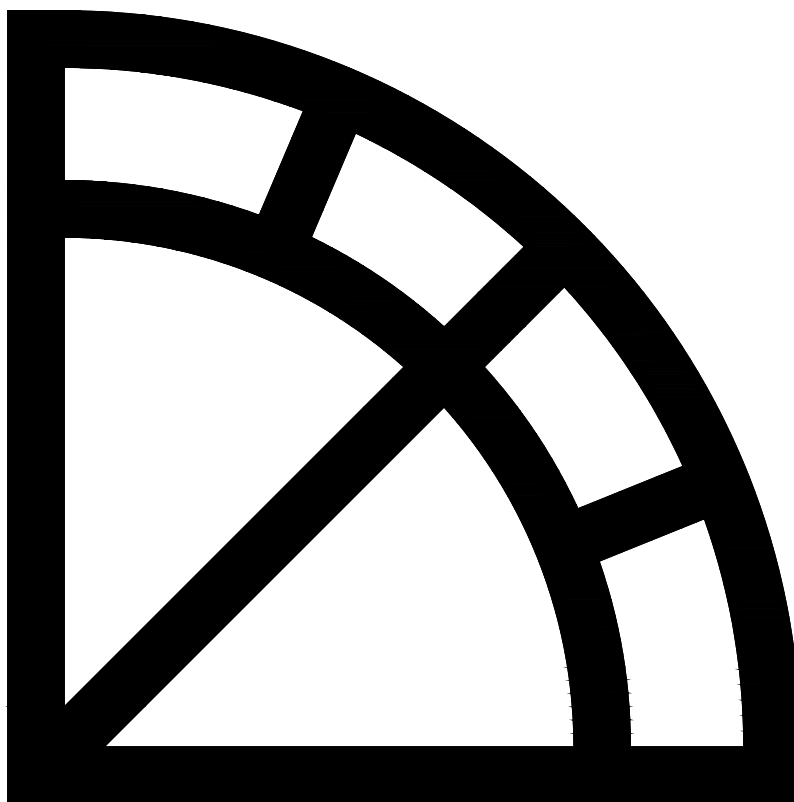
C 0 M 0 Y 0 K 0

R 255 G 255 B 255

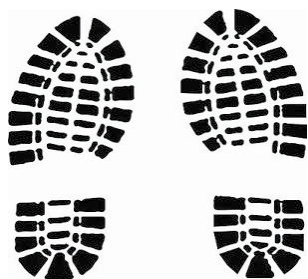
ffff

Família pictográfica

O logotipo criado faz alusão à uma roda d'água e remete à memória da técnica, por ter sido a mais usual nos engenhos de Ilhabela.



Outros pictogramas seguem manuais de sinalização e caracterizam situações que sejam pertinentes ao itinerário como:



pictograma de trilhas

é usado para indicar as trilhas no mapa e para fazer a sinalização ao longo dos percursos

exemplos pictogramas



setas direcionais



Materiais

Os materiais propostos para a sinalização física estão elencados abaixo e foram projectados com base em resistirem às interpéries (sol, chuva, vento, areia e maresia).

Aço *cortado*: versão adaptada do aço *corten*, é oxidado naturalmente, com posterior aplicação de verniz. Testes realizados no letreiro do Engenho da Toca obtiveram um bom resultado, com custos bastante inferiores ao aço *corten*. A coloração do material é um ponto favorável também, uma vez que faz menção ao marrom característico das placas do Guia

Brasileiro de Sinalização Turística.

Lâmpadas led: o mecanismo com acendimento automático fica dentro da sinalização de piso (Categoria B)

Tinta spray: para a sinalização de trilha em área protegida, de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trilhas do ICMBio.

Estratégias de acessibilidade

A acessibilidade é um dos requisitos para a universalização da informação. Deste modo, é possível criar uma visita com áudio da narração de cada lugar do itinerário e subir na plataforma digital proposta em *Diretrizes de Divulgação*. Nos engenhos com visitação pública, as adaptações para a hospitalidade de todos os públicos são importantes, no Engenho da Toca todo o percurso da visita mediada já é garantido. Maquetes em alto relevo são uma estratégia possível e o trabalho com contrastes prevê a comunicação para visitantes com baixa visão.

Informações sobre Manutenção e atualização de conteúdo

A manutenção deve prever um cronograma de visitas de inspeção do estado de conservação das placas e eventuais reparos e atualizações de conteúdo. Espera-se contar com algum patrocínio para que a zeladoria seja facilitada tanto quanto aos custos, bem como os “amigos” do itinerário.

Nome do itinerário

Referência ao antigo nome de Ilhabela, Villa Bella da Princeza ao propor uma inversão na ordem dos termos e atualização gráfica (...) dos engenhos como alusão à memória agrícola do território de Ilhabela

Eis que tem-se

Bela Vila dos Engenhos

Área urbana

O caminho proposto no protótipo considera a circulação de turistas pelos principais atrativos já visitados hoje de modo a cativar os visitantes, ou seja, turistas e moradores. Existem duas categorias de sinalização:

Categoria A) *totens* do protótipo de roteiro pelos quatro pontos elencados.

Categoria B) sinalização para calçada em locais onde não existem mais os engenhos ou engenhos que não podem ser visitados por estarem em propriedades privadas e sem acesso à visitação pública.

Categoria A

Sugestão é o potencial de aproveitamento dos fluxos de visitantes já existente no Engenho d'água e no Engenho da Toca. As outras duas paradas consideram o fluxo de visitantes nas proximidades do Engenho São Mathias (Praia da Feiticeira) e Ponta das Canas (local de passagem obrigatória para visitantes que se deslocam para a Praia do Jabaquara).

<> Fotos que ilustram
detalhes da sinalização
de Óbidos (Portugal)

Acervo da autora



Este circuito considera o contexto de visitação de turistas em primeira viagem: rota de beira-mar e as praias do Jabaquara e Castelhanos, principais atrativos visitados. O ponto forte é aproveitar potenciais já existentes que são pouco explorados.

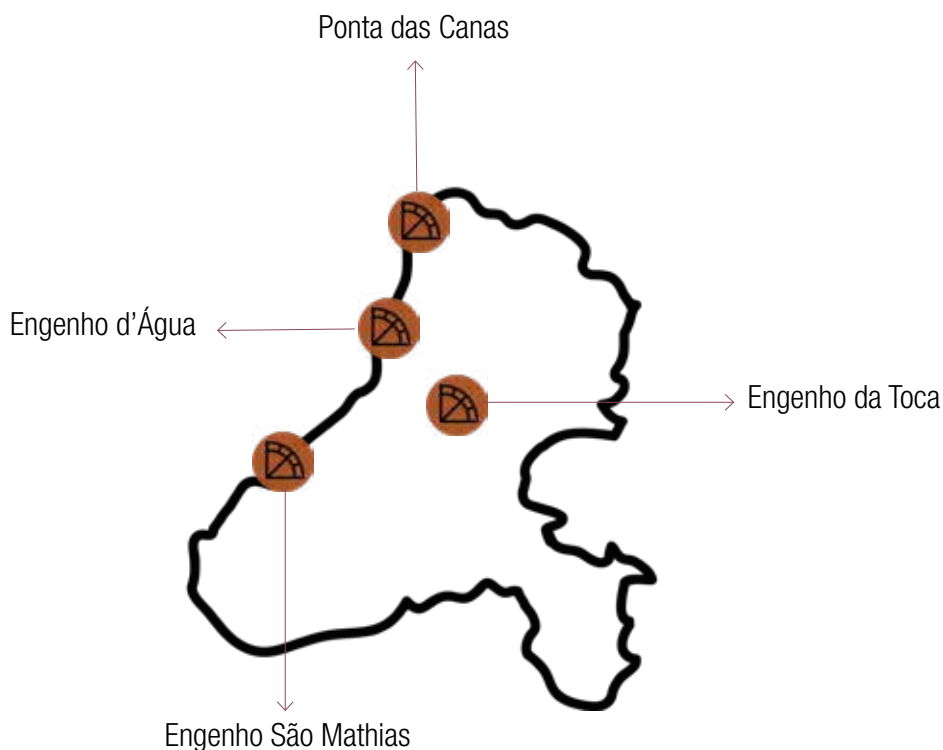
A inspiração do modelo desenhado foi observado em uma viagem    bidos em 2018 e os totens estão ilustrados abaixo. A ideia geral é a de que a sinalização permita instigar os transeuntes ao chamar a atenção de forma propositiva e de modo a permitir uma reflexão do que são estes lugares na paisagem de Ilhabela.

A seguir serão apresentados os desenhos técnicos do totem, uma ficha técnica com principais fatos de cada um dos lugares sinalizados e a visualização da aplicação em cada uma das paradas de Bela Vila dos Engenhos.

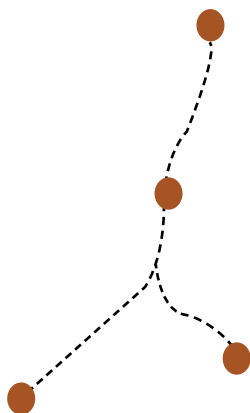
Custo: alto

Alcance: médio a alto

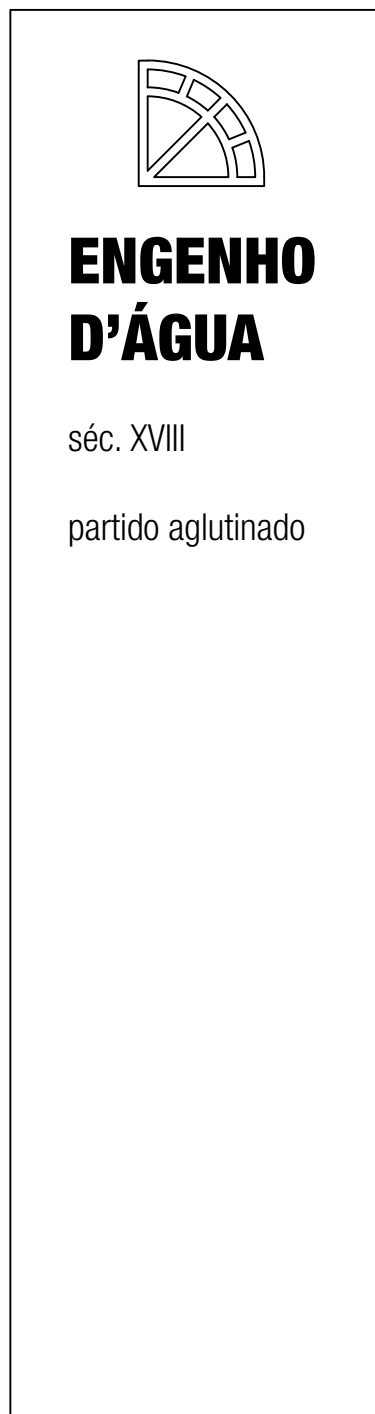
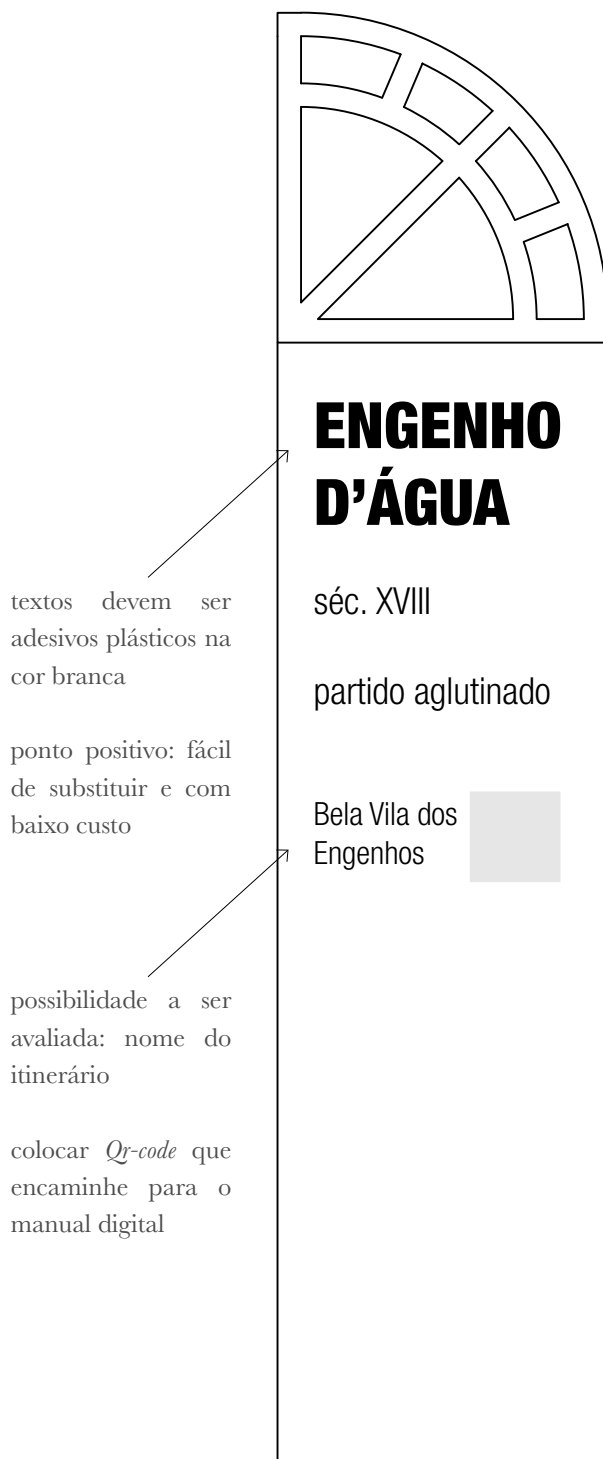


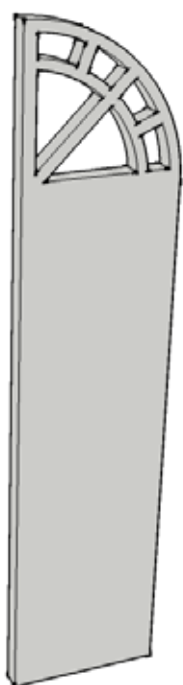
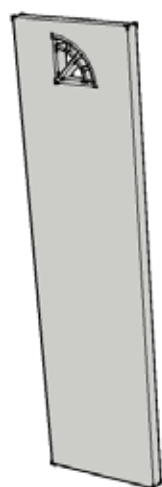
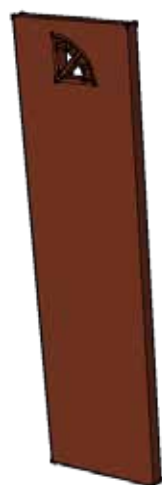


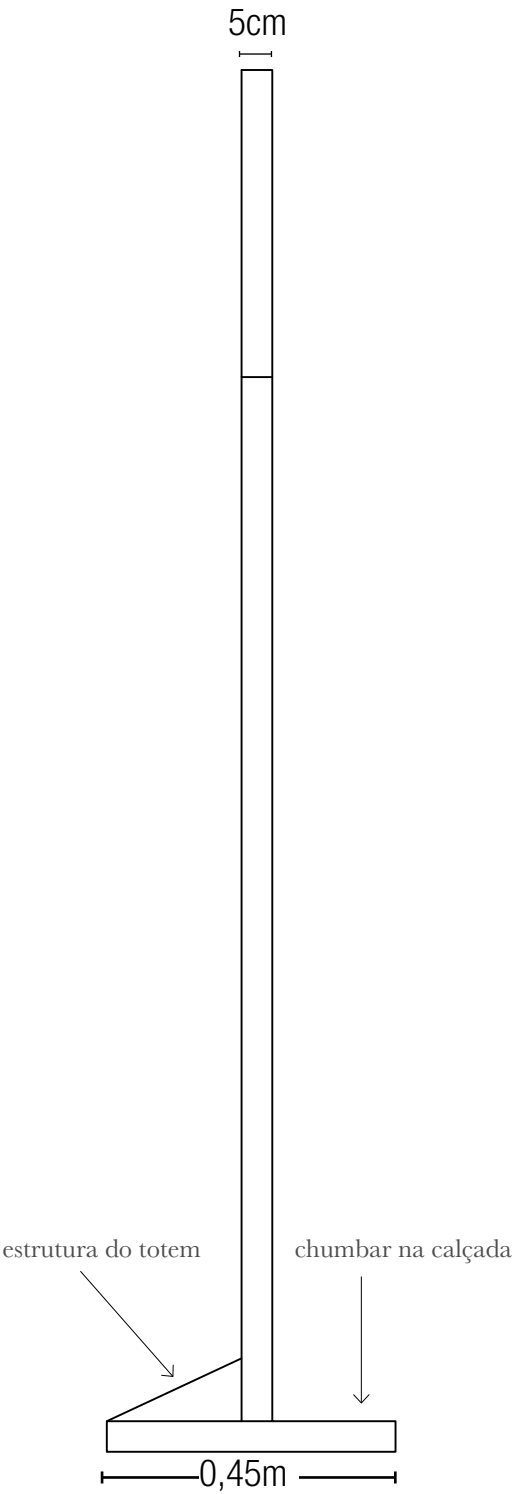
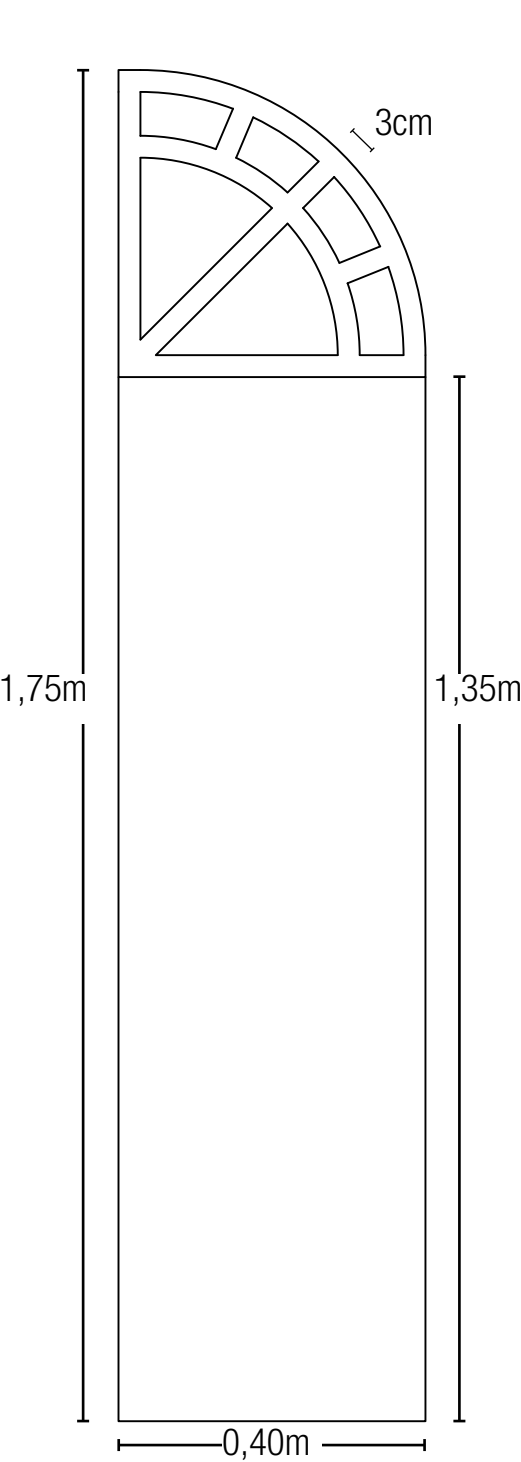
Cabe apontar a existência de dois engenhos com estruturas físicas pouco modificadas: o Engenho da Siriúba e o Engenho do Julião. Por ser um projeto piloto, o totem não contemplou estes engenhos. Em um primeiro momento a sinalização de piso pode ser adotada e, num segundo momento do projeto e com discussão com os proprietários, é possível pensar em uma solução da categoria A (totem).



Prospecção de ideias e *layout*





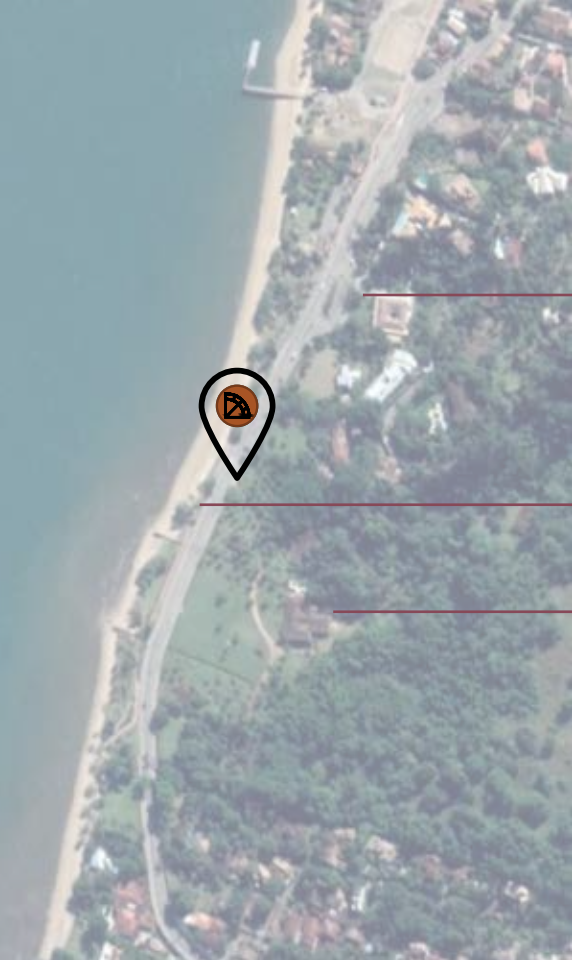


Engenho d'Água

Construção do partido aglutinado, exemplar arquitetônico do final do século XVIII. A construção passou por intervenções para reconversão em residência do antigo proprietário.

Tombado pelo IPHAN e Condephaat, desde 2015 é propriedade do Município de Ilhabela. O local ainda dispõe de parte do maquinário utilizado para a fabricação de cachaça.

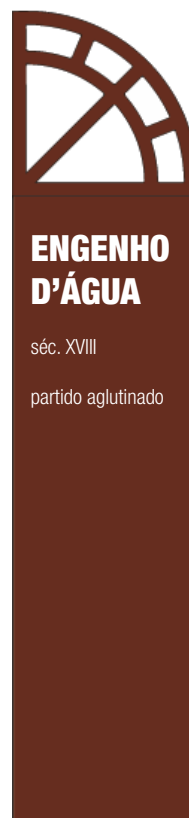




→ Estacionamento

→ Ciclovia

→ Engenho d'Água
(edifício principal)



**ENGENHO
D'ÁGUA**

séc. XVIII

partido aglutinado

Instalação próxima do portão de acesso (hoje o local não dispõe de nenhum tipo de sinalização para os visitantes)

Coordenadas do totem: 23°47'32.3"S 45°21'50.2"W

< *Croqui com sugestão
de implantação do totem
no Engenho d'Água*

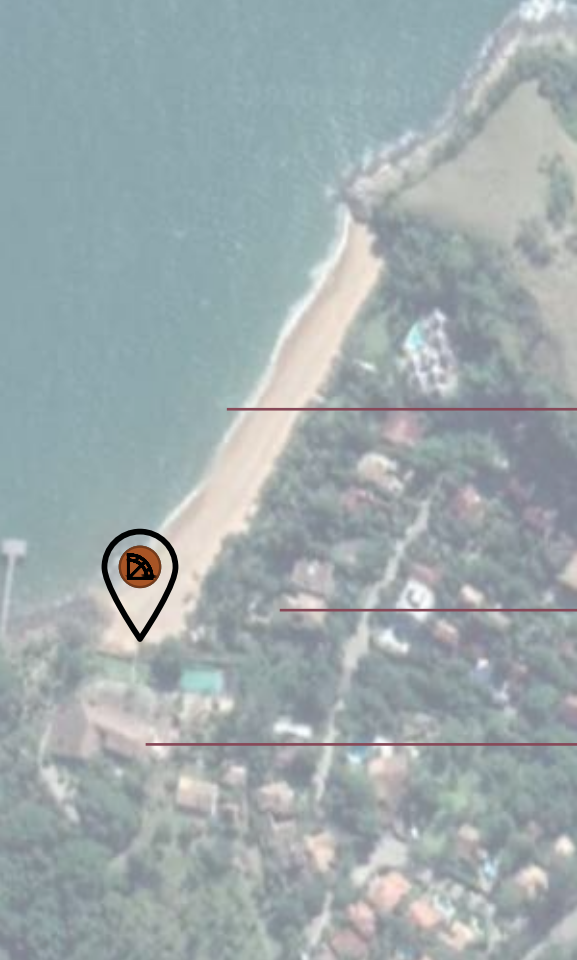
Desenho livre da autora

Engenho São Mathias

Construção contemporânea ao Engenho d'Água. No século XIX e até meados do século XX, se localizava no lugar denominado Fazenda. O Engenho também é conhecido como Fazenda Velha. A denominação mais difundida, Feiticeira, remete a Maria Perpétua, acusada de práticas de bruxaria no século XIX e que foi processada por bigamia.

Interessante pensar as razões que motivaram o apagamento do caráter agrícola. Hoje o local é um hotel-boutique e assume o caráter histórico para se propagar como um “autêntico fragmento da história brasileira. Uma casa colonial que mantém características e mobiliário da arquitetura original de época, em uma das praias mais lindas do arquipélago de Ilha-bela.”

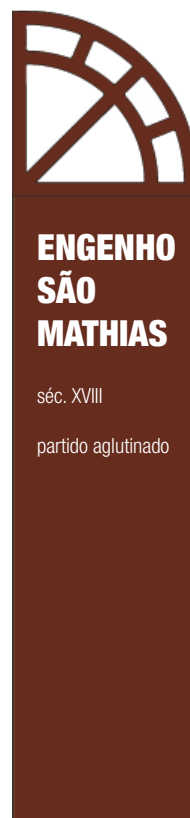




Praia da Feiticeira

Condomínio São Mathias

Engenho São Mathias
(edifício principal)



**ENGENHO
SÃO
MATHIAS**

séc. XVIII

partido aglutinado

Instalação próxima do portão de acesso privado da propriedade à praia
(hoje o local não dispõe de nenhum tipo de sinalização para os visitantes)

Coordenadas do totem: 23°50'46.4"S 45°24'34.0"W

< *Croqui com sugestão
de implantação do totem
no Engenho São Mathias*

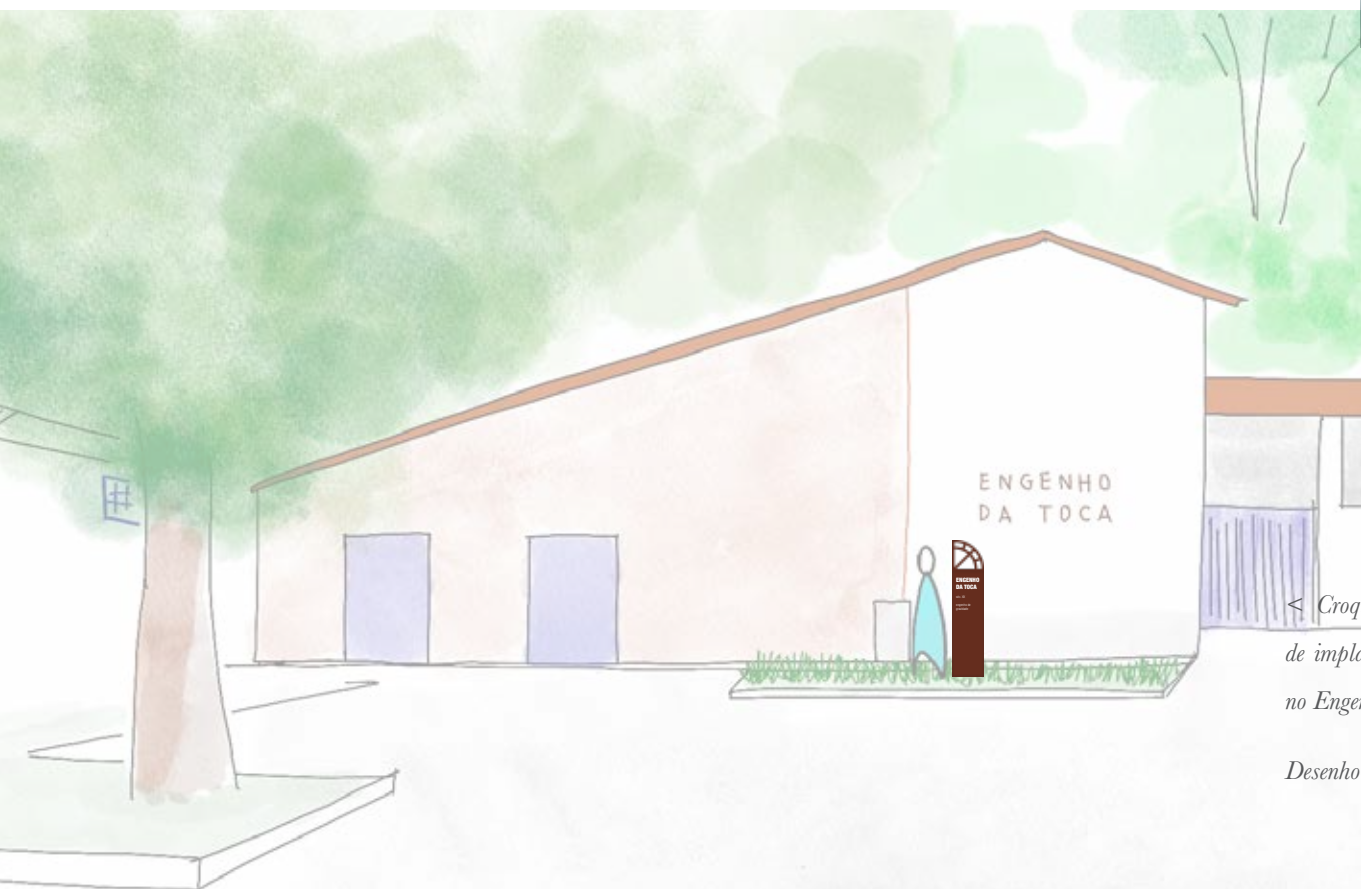
Desenho livre da autora

Engenho da Toca

O Engenho da Toca foi um dos últimos a comporem a paisagem agrícola da memória da cachaça em Ilhabela. A documentação consultada previa a sua construção nos anos de 1910 e, sendo registrado como um engenho apenas em 1937.

Trata-se de um engenho de gravidade (GAMA, 1983) e cada patamar do edificio aproveita o desnível do terreno para o transporte do produto para a etapa posterior de produção.

O local conta com visitas mediadas disponíveis durante todo o ano, além da degustação de cachaças ao final do passeio.



< Croqui
de imple
no Engen

Desenho

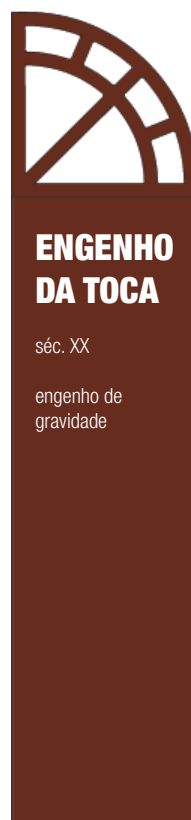


→ Áreas protegidas da
Fazenda da Toca

→ Cachoeira da Toca

→ Engenho da Toca

→ Estacionamento



Instalação próxima do letreiro do Engenho, na fachada de entrada do atrativo Cachoeira da Toca. Apesar de já dispor do letreiro, a proposta de instalação do totem pretende criar um modelo coeso de identificação do itinerário a partir da assimilação de elementos similares ao longo do trajeto.

Coordenadas do totem: 23°49'36.4"S 45°20'30.5"W

ui com sugestão

antação do totem

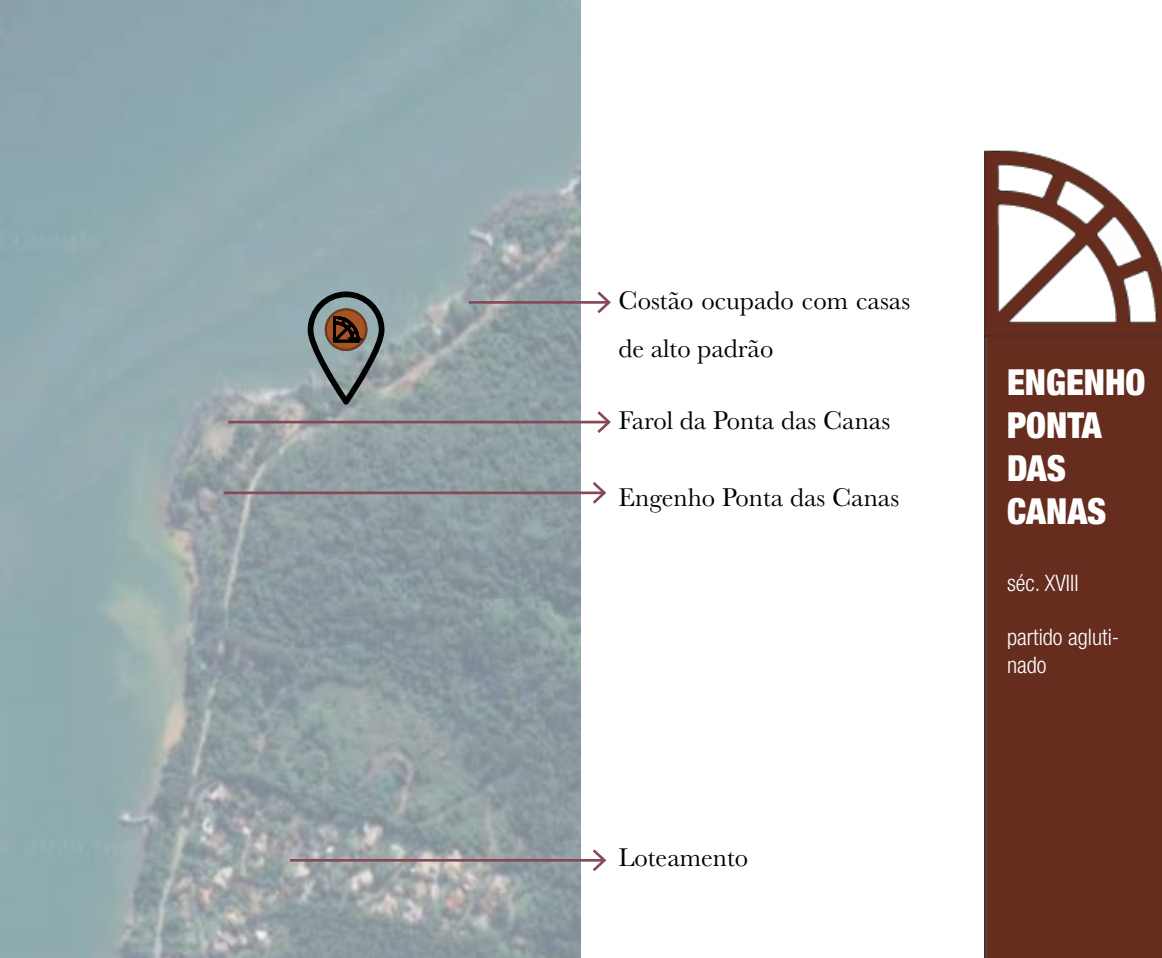
inho da Toca

livre da autora

Engenho da Ponta das Canas

A parada na Ponta das Canas serve para reinterpretar a paisagem alterada da porção Norte de Ilhabela com a ocupação dos costões e a perda da visibilidade do Mar. Muitos associam Ponta das Canas ao farol que sinaliza a entrada do Canal de São Sebastião, mas não pensam na razão do nome deste lugar e a memória agrícola das plantações de cana. A Fazenda do Engenho que já contou com uma máquina a vapor não tem visitação.





Instalação próxima do ponto de ônibus, ao lado de uma das construções que marca a estrada Perimetral Norte com os muros altos no costão. Nas proximidades há um *deck* do Clubinho Municipal de Vela que conta com um espaço aberto que permite a atividade de preparo para uma trilha interpretativa com grupos com até 25 pessoas.

A principal proposta é interpretar o início de uma das trilhas sugeridas na categoria “Área Protegida” e indicar o que é o percurso e como ele pode ser também o registro das rugosidades que sopraram pelo canal. O percurso Ponta das Canas e Praias do Jabaquara, da Fome e do Poço contempla 6 sítios da Bela Vila dos Engenhos.

< Croqui com sugestão de implantação do totem na Ponta das Canas

Coordenadas do totem: 23°43'40.3"S 45°20'23.7"W

Desenho livre da autora

Categoria B

Os engenhos que não se encontram mais materializados na paisagem podem ser sinalizados com o protótipo de piso sugerido a seguir.

A inspiração do modelo desenhado foi observado em uma viagem à Bélgica em 2019, com modelos encontrados em Bruxelas e em Leuven. Na capital belga, trata-se de um exemplo de sinalização da Grand-Place, com o símbolo de Monumento da Humanidade - UNESCO. Já em Leuven, a proposta se assemelha mais à ideia desta categoria B, uma vez que marca a localização da antiga Porta de Entrada da cidade (Proefstraat Poort).

A ideia geral é a de que a sinalização permita instigar os transeuntes ao chamar a atenção de forma propositiva e funciona como uma mensagem de lápide, de modo a permitir uma reflexão do que foram estes lugares na paisagem de Ilhabela.

< Sinalização de piso em
Bruxelas e em Leuven

Acervo da autora



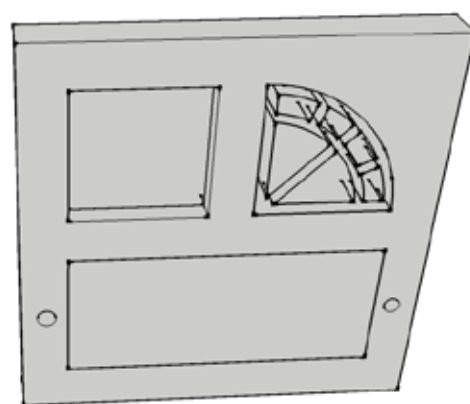
Apesar de se contar com muitos exemplares que podem se alinhar à categoria, a proposta considera protótipos em áreas de grande fluxo de visitantes e que permita a interpretação dos lastros de memória mencionados.

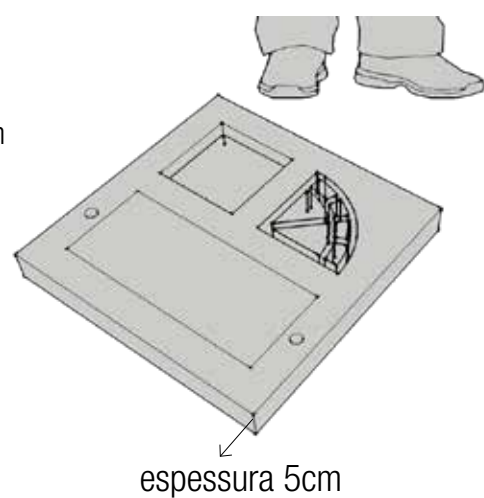
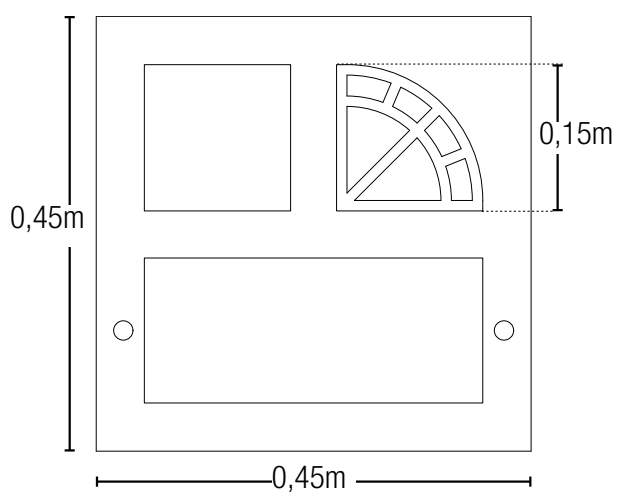
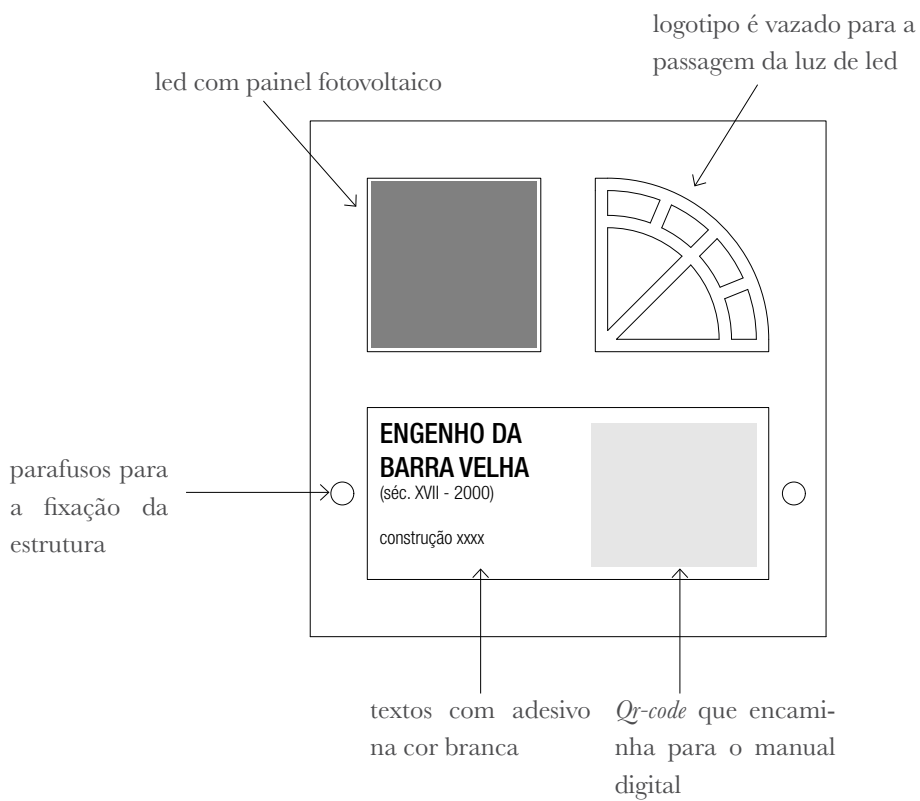
Os outros pontos para implantação do modelo são o engenho da Barra Velha, destruído no início dos anos 2000 para a construção de um heliponto e o Engenho Novo, um dos engenhos da “Trinca do Perequê” e que fica no caminho de Castelhanos e da Cachoeira da Toca.

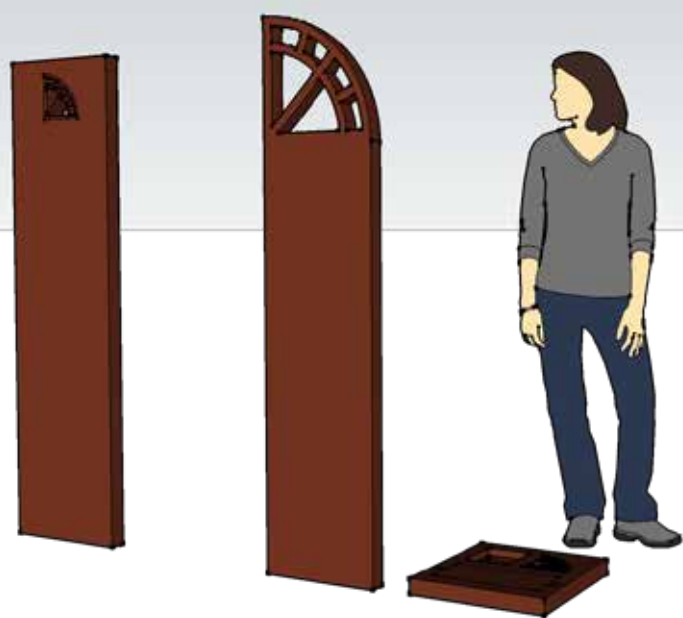
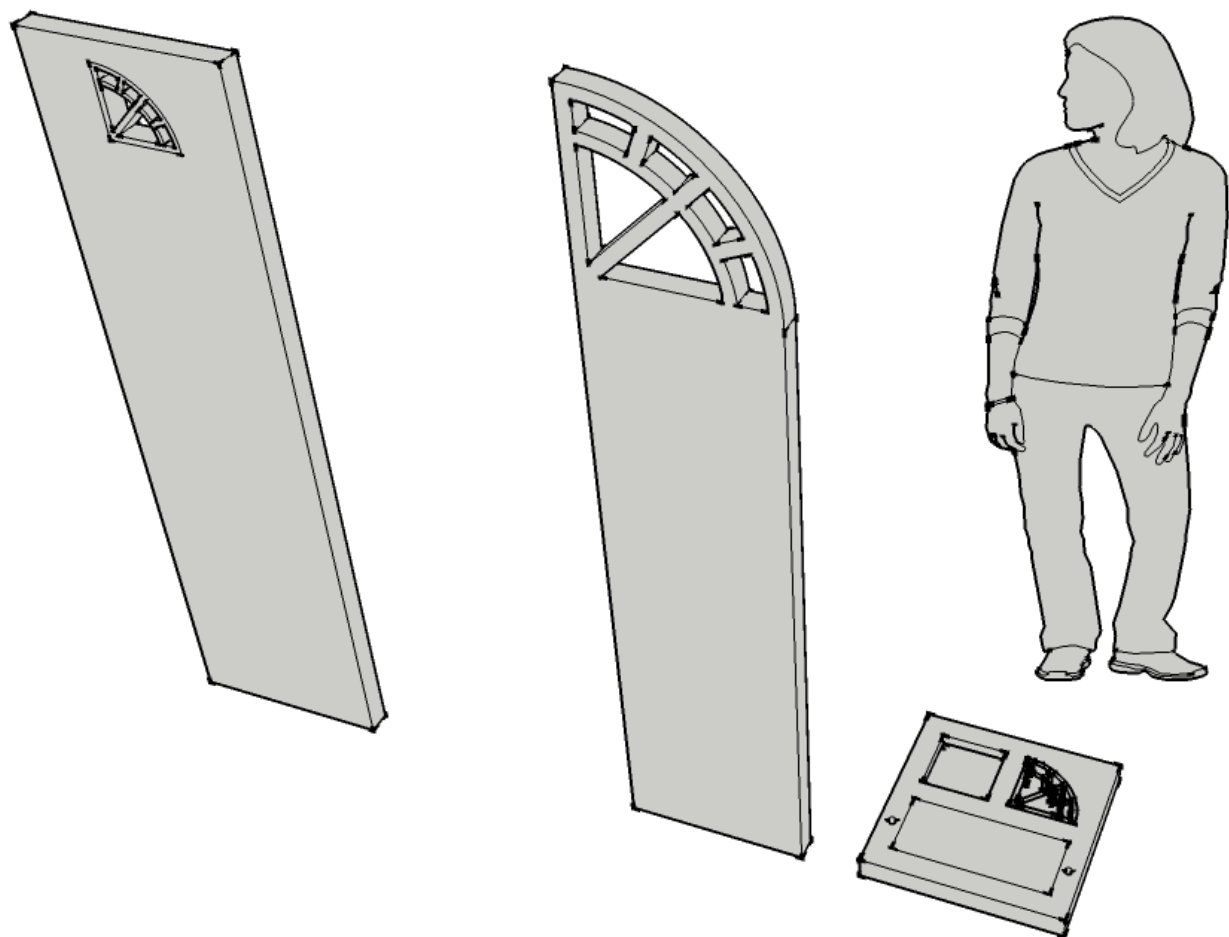
Custo: alto

Alcance: médio a alto









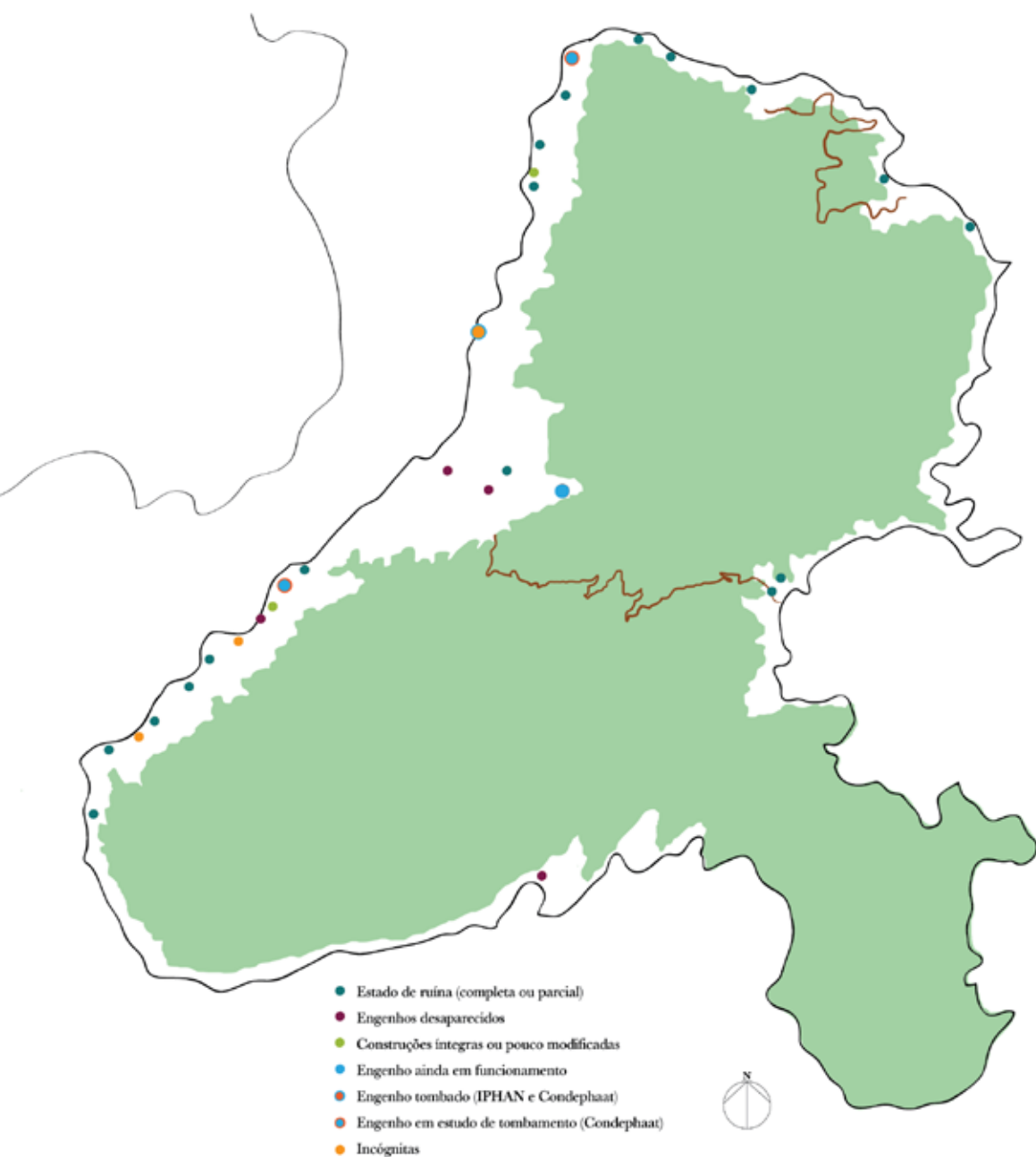
Área protegida

Como forma de aproximação da área do Parque e formas de interface do itinerário dos engenhos, foi feita uma análise inicial das trilhas de Ilhabela com uso público autorizado. O Passaporte de Trilhas de São Paulo é uma iniciativa do Governo do Estado de São Paulo para fomentar o uso público nas Unidades de Conservação (UC) estaduais. No Passaporte de Trilhas, em versão atualizada em 2019, consta apenas com uma trilha em Ilhabela, a da Água Branca e considera apenas os atrativos naturais do percurso e assimila a natureza a seu caráter cênico. Nota-se uma permanência do discurso da mata intocada de DIEGUES, 2001.

No material oficial de divulgação do PEIb é possível observar a presença de trilhas com uso não oficial de visitação, apesar da presença considerável de visitantes. Trata-se de mais um conflito de gestão pública na questão de preservação de áreas naturais.



Os estudos para a área protegida consideraram a implantação de um protótipo para validar a proposta em dois trechos com presença de sítios remanescentes e fluxo de visitantes: a Estrada Perimetral Norte da Ponta das Canas até a Praia do Jabaquara, seguindo em trilha para a Praia do Poço e a Estra-



da Parque de Castelhanos.

De acordo com o Manual de Sinalização de Trilhas elaborado pelo ICMBio, é importante dividir a sinalização em dois momentos: o início e fim do percurso e indicações de direção ao longo da trilha. Assim, o primeiro momento pode apresentar um conteúdo mais denso; no início algo que motive o visitante a seguir por aquele percurso e no final como uma forma de divulgar mais conteúdos acerca do tema proposto para a interpretação ambiental.

A proposta de sinalização das trilhas interpretativas considera os seguintes eixos temáticos e ações previstas no Plano de Manejo do PEIb:

Eixo Temático: Gestão e Manejo do Patrimônio Histórico-cultural

Manejo dos Sítios Arqueológicos (Prioridade alta)

Promover do patrimônio arqueológico. Criar Museus de Sítio, trilhas e roteiros monitorados, material gráfico, treinamento de guardas parque, parcerias com monitores e operadoras de turismo (Prioridade baixa)

Proteger o patrimônio arqueológico – Recuperação de acervos arqueológicos em poder de particulares, fiscalização contra destruição de sítios. Educação Patrimonial (Sem prioridade)

Eixo Temático: Promoção do Patrimônio Arqueológico e Arquitetônico no PEIb e ZA

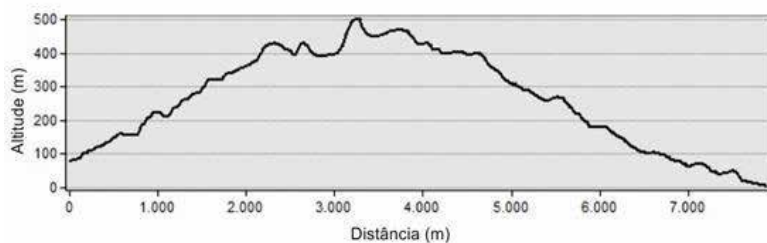
< *Trilhas do Poço Jabaquara ao Norte e da Estrada de Castelhanos na porção central de Ilhabela e estado atual dos engenhos*

Adaptado pela autora com base nos resultados do mestrado e do Plano de Manejo do PEIb

As análises das trilhas do Poço-Jabaquara e da Estrada de Castelhanos foram consultadas no Plano de Manejo do PEIb e consideram o tempo de percurso apenas, sem considerar atividades específicas como recreação, interpretação ambiental, observação de fauna e flora, estudo do meio, fotografia. Os atrativos de cada percurso apresentam três categorias: os usos

atuais, os usos potenciais e uma nota de atrativos potenciais não verificados no Plano, como os engenhos presentes na paisagem das trilhas em questão.

Trilha do Poço - Jabaquara



Distância de ida: 5.300 m

Tempo de ida: 05:30

Grau de dificuldade segundo ABNT Severidade do meio: 5 (Muito severo)

Orientação no percurso: 2 (Caminho ou sinalização que indica a continuidade)

Condições do terreno: 4 (Percurso com obstáculos)

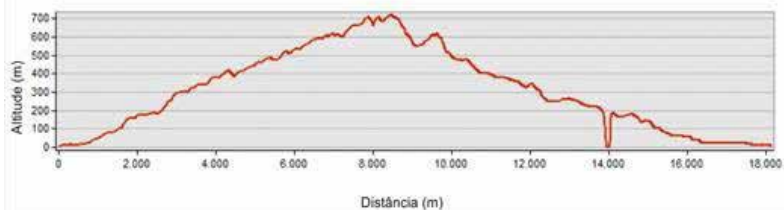
Intensidade de esforço físico: 3 (Esforço significativo)

Atrativos e usos atuais: Poço e Cachoeira do Poço

Atrativos e usos potenciais: Observação de fauna e flora; Mata Atlântica

Atrativo cultural potencial não verificado: Ruína de engenho

Estrada de Castelhanos



Distância de ida: 22.000 m

Tempo de ida: n/c

Grau de dificuldade segundo ABNT Severidade do meio: 3 (Severo)

Orientação no percurso: 1 (Caminhos e cruzamentos bem definidos)

Condições do terreno: 3 (Percurso por trilhas escalonadas ou terrenos irregulares)

Intensidade de esforço físico: 3 (Esforço significativo)

Atrativos e usos atuais: Praia de Castelhanos; caminhada; ciclismo; passeio de jipe

Atrativos e usos potenciais: Mirante; Observação de fauna; Mata Atlântica

Atrativos culturais não observados: ruínas de engenhos, embarcação nau-

fragada no canto do Ribeirão da praia de Castelhanos.

A estrada de Castelhanos tem importância histórica como ligação da porção de Mar aberto para o lado do Canal de São Sebastião:

Atravessando a ilha, vai um caminho de Perequê a Castelhanos, tendo no seu ponto mais alto a cota de 800 metros. Antigamente era bem conservado e bom, apesar das rampas fortes, porém destinado a transporte de animais de carga. Hoje acha-se num estado de abandono, sendo quase intransitável devido ao estrago das enxurradas e ao matto muito crescido que dificultam a passagem. Comissão Geographica (1915, p.19).

A estratégia para sinalização das trilhas que segue deverá, evidentemente, seguir o rito e dialogar com as políticas da gestão do PEIb. Ainda, deve considerar a integração da comunidade na construção dos percursos, uma vez que ações integrativas como estas permitem a criação de laços afetivos com a área protegida e cria redes de apoio e pertencimento.

A sinalização da Bela Vila dos Engenhos não deve ser vista como competidora de sinalizações já instaladas em Ilhabela como a dos Caminhos da Mata Atlântica, que integra a Rede Brasileira de Trilhas de Longo Curso. O sistema proposto aqui deve ser complementar no âmbito da interpretação desta Mata Atlântica Ilhabelense e suas memórias.

Outro comentário importante é quanto ao caráter da intervenção de sinalização mediante pintura de troncos e pedras que estejam no caminho. Qualquer ação de sinalização será uma intervenção no ambiente e muitos frequentadores realizam marcações para se localizarem espacialmente, ao fazerem sulcos nos troncos que podem ser mais danosos do que a sugestão feita a seguir. Deve-se compreender que é melhor ter uma gestão oficial da sinalização por parte dos responsáveis pela área protegida do que deixar ao léu e causar mais danos ao

ambiente por intervenções de particulares.

Estratégia de sinalização nas trilhas

- Pintar troncos de árvores, de acordo com diretriz do ICMBio
- Pintura é feita com base em estêncil do logotipo dos engenhos (roda d'água)
- Placas baixas no percurso da Ponta das Canas até a Praia do Jabaquara, depois segue com sinalização mediante pintura dos troncos e pedras

Custo: baixo

Alcance: alto



< Conceito e possível aplicação em conjunto com a sinalização da pegada proposta pelo ICMBio

Diretrizes de divulgação

A diretriz que engloba as duas propostas que seguem é a de conceber um material que possa ser atualizado, de fácil divulgação, que considere as principais ferramentas utilizadas pelos viajantes hoje e que esteja acessível à mão para consulta. Procurou-se desconsiderar uma prática recorrente em divulgação de destinos e roteiros: os panfletos com mapas impressos que disponibilizem um resumo histórico do fato. A justificativa é a de que se ponderou o custo para impressão, o índice de resíduos decorrentes e a baixa eficiência em um contexto de uma vida digitalizada. Outro ponto importante considerado foi o de que o material permite o acesso a esse patrimônio tanto pelo morador quanto pelo turista. Por isso, adotou-se o conceito de visitante: um morador que usufrua do sistema no seu momento de lazer será também um visitante.

Plataforma digital

O modelo digital considera a plataforma do *Google Maps* para adicionar uma lista de lugares que se inserem no itinerário, e pode ser divulgado nas plataformas já utilizadas para propaganda do destino, além de permitir a replicação da informação em outros canais da *internet*. A lista do *Maps* permite acrescentar lugares que não existem mais, fotografias e informações adicionais, permitindo assimilação por parte do visitante que se interessar. Outro ponto favorável da divulgação do roteiro desta forma é a possibilidade de o visitante acrescentar os lugares em uma lista que ele crie e existe a possibilidade de criar um diário de lembranças da viagem, personalizado ao gosto de quem imagine o seu próprio baú de memórias.

Além de ser divulgado diretamente em plataformas durante a etapa de planejamento da viagem, existe a possibili-

dade de ser divulgado também nos Centros de Informações Turísticas (CIT). Ilhabela conta com duas unidades de CIT: uma na saída da balsa e uma na Vila.

A proposta seria criar um cartão com *Qr-code* que encaminhe para *site* que conta com: o *link* do mapa dos *Google Maps*, encaminhe para os perfis mídias sociais, além de um *blog* com notícias de atividades com a comunidade que será comentado no capítulo 4. Durante a validação da proposta e também como alternativa para evitar gastos com impressão, o cartão pode ser substituído por um cartaz físico com o *Qr-code* impresso e que fique disponível para os visitantes acessarem o material durante o atendimento no CIT.

Custo: baixo

Alcance: alto

Redes sociais

A interface dos atrativos com as mídias sociais tem sido uma das principais tendências no autoagenciamento de viagens. Considerando que 60% dos turistas não contratam agências para planejar as viagens em Ilhabela, é essencial propor como será a divulgação do itinerário e a gestão dos canais de modo a buscar não apenas avaliações de visitantes, mas estabelecer comunicação ativa. A sugestão é a de criar perfis no *Facebook*, *Instagram* e *TripAdvisor*, consideradas redes difundidas no setor turístico e considerando que o *Google MyBusiness* não permite ainda a gestão de rotas dentro de sua plataforma, apenas de lugares.

Facebook Página Engenhos Ilhabela

Publicação de conteúdo de texto + entrevistas + compartilhamento automatizado de imagens postadas no instagram

Instagram @engenhosilhabela

Sugestão de ação promocional: Quem tirar foto nos quatro pontos de parada sugeridos no Itinerário recebe desconto na Cachaça da Toca.

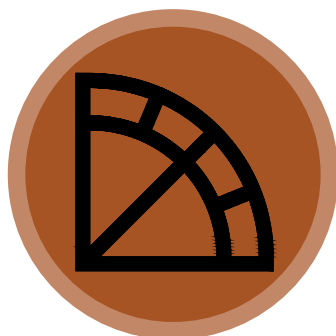
Objetivo: Incentivar a execução do roteiro, e aproveitar a difusão de imagens que podem ter compartilhamento dos perfis de turismo da cidade, além de apoiar o **último** engenho ainda em produção na Ilha.



Custo: baixo

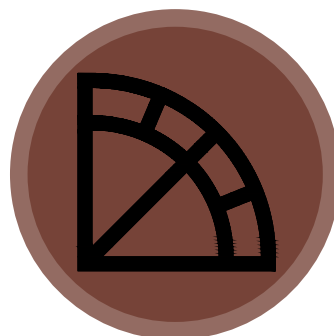
Alcance: alto

> *Prospecção de imagens para perfis, identificação e pin de localização elaborados pela autora*



ENGENHOS ILHABELA

BELA VILA DOS ENGENHOS
um itinerário cultural



ENGENHOS ILHABELA

BELA VILA DOS ENGENHOS
um itinerário cultural



TripAdvisor

Criar perfil e utilizar as categorias de Tipos de atrações: “Áreas históricas para caminhadas” “Estradas panorâmicas” “Locais Históricos”

Para o *Facebook* e o *TripAdvisor* é importante considerar a análise de satisfação dos visitantes pelo cálculo do NPS, uma vez que as duas redes permitem a atribuição de estrelas pelo serviço prestado e se eles recomendam ou não a visita. Esta análise, por sua vez, deve ser realizada de modo comparativo com outros atrativos considerados concorrentes para saber a adesão ou não ao itinerário, possíveis ajustes que sejam necessários e outros.

Custo: baixo

Alcance: alto

Experiência no *Airbnb*

A proposta é a de comercializar o itinerário dos Engenhos com base na plataforma do *Airbnb*, assim é possível garantir uma ampla divulgação, com baixos custos. Todos os hóspedes de Ilhabela que façam reservas de imóveis pelo aplicativo recebem dias antes um compilado das experiências disponíveis no destino. A experiência está disponível também para quem esteja inscrito na plataforma do *Airbnb*.

Hoje as experiências que estão divulgadas na plataforma são ligadas ao segmento de bem-estar (treino funcional e prática de yoga), trilha para a Cachoeira do Paquetá e que tem visitação proibida por ser área de captação da Sabesp e o passeio dos Piratas. Este último não aborda a questão histórica e foca no caráter quase mitológico dos piratas que “esconderam os seus tesouros em Ilhabela”.

A ideia seria a de fazer um passeio customizado na vertente náutica e que interpreta a paisagem cênica de Ilhabela com base em suas memórias agrícolas, não apenas dos engenhos, mas também das fazendas de banana, de café e de coco.

O passeio poderia ter uma parada para banhos em praia a ser definida, dentro do eixo Jabaquara - Feiticeira, com retorno para o Pier do Perequê, seguido de embarque em veículo para a visita ao Engenho da Toca. Seria possível tomar um banho de cachoeira e ainda sair com uma cachaça de recordação. Trata-se de um nicho de mercado a ser explorado, com a necessidade de firmar parceria com alguma agência de receptivo de Ilhabela.

Custo: médio

Alcance: médio

Mediante as estratégias de divulgação e de *wayfinding design* encadeadas ao longo deste capítulo 3, a jornada do visitante interessado no segmento histórico-cultural e também de Turismo de Natureza pode ser repensada como será apresentado a seguir. A ideia foi trabalhar nos pontos que tornavam a experiência não muito boa, de modo a promover não apenas atender uma demanda latente observada anteriormente, bem como permitir a satisfação dos visitantes e, muito possivelmente, projetar o aumento da fidelização de turistas em Ilhabela. Não menos importantes são os moradores de Ilhabela que podem usufruir do sistema e aprender mais sobre a história da ilha e construir novos significados à paisagem e, assim, os lastros de memória podem ser também lugares.



Projeção da Jornada do Visitante de Atrativos Históricos em Ilhabela

Os três grupos de turistas estão em Ilhabela e pretendem buscar algo para fazer

Eis que se inicia a sua jornada:



Descoberta do interesse

Mídias sociais
“engenhosilhabela”
Sinalização na paisagem

Centro Informações (CIT)
 Material de divulgação
 Comentários
 Visita sede do PEIb

Consolidar da divulgação:
 os visitantes tem mais
 facilidade de saberem
 sobre a existência destas
 possibilidades

engenhos são visíveis



Escolha da opção

Itinerário dos Engenhos

Engenho da Toca
 último local ainda em produção

Trilhas do PEIb

Com a criação de roteiros temáticos, os visitantes conseguem escolher facilmente, de acordo com as preferências pessoais

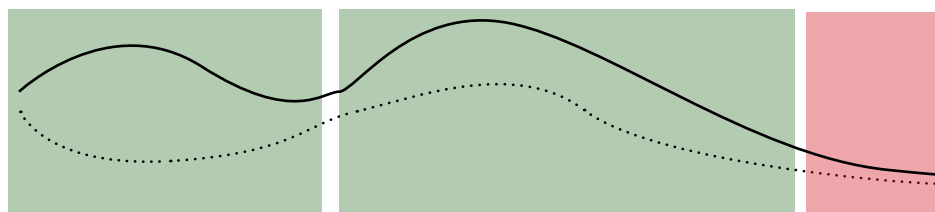
Segmento histórico

e

Segmento turismo de natureza

Elementos adicionados à experiência do visitante para os segmentos em questão

Projeção do comportamento do visitante com base em sua experiência



Problemas ainda a serem resolvidos com outras estratégias

~~Ausência de divulgação de atrativos com enfoque histórico pelo CIT (autora já foi cliente oculto)~~

~~Museus da cidade estão fechados~~

~~A informação sobre os lugares possíveis para visita não é consolidada~~

~~Atividades culturais, quando divulgadas, são “programas para dias de chuva”~~



Deslocamento até os atrativos

Automóvel
Ônibus
A pé
Bicicleta

O Plano de Mobilidade de Ilhabela (2020) não faz parte do escopo deste trabalho, mas pode se somar com eventuais melhorias nos modais urbanos

Visita

Preferencialmente guiadas

Podem ser realizadas com os suportes digitais com informações sobre os engenhos, com a solicitação de inscrição numa *mailing list*

Integração com os monitores e guias da Associação

As trilhas do PEIb podem ter maior alcance na interpretação ambiental

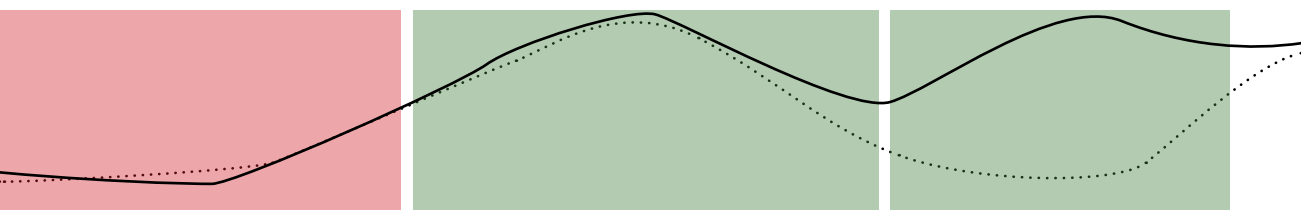
Material digital permite visita autoguiada

Pós-visita

Responder comentários nas redes sociais e promover interação com os visitantes

Os visitantes podem fazer sugestões e se sentirem integrados ao itinerário

Trata-se de uma relação que nasce entre o itinerário e os seus visitantes



Uso massivo do automóvel

Trânsito e pouca interação com o ambiente externo ao veículo

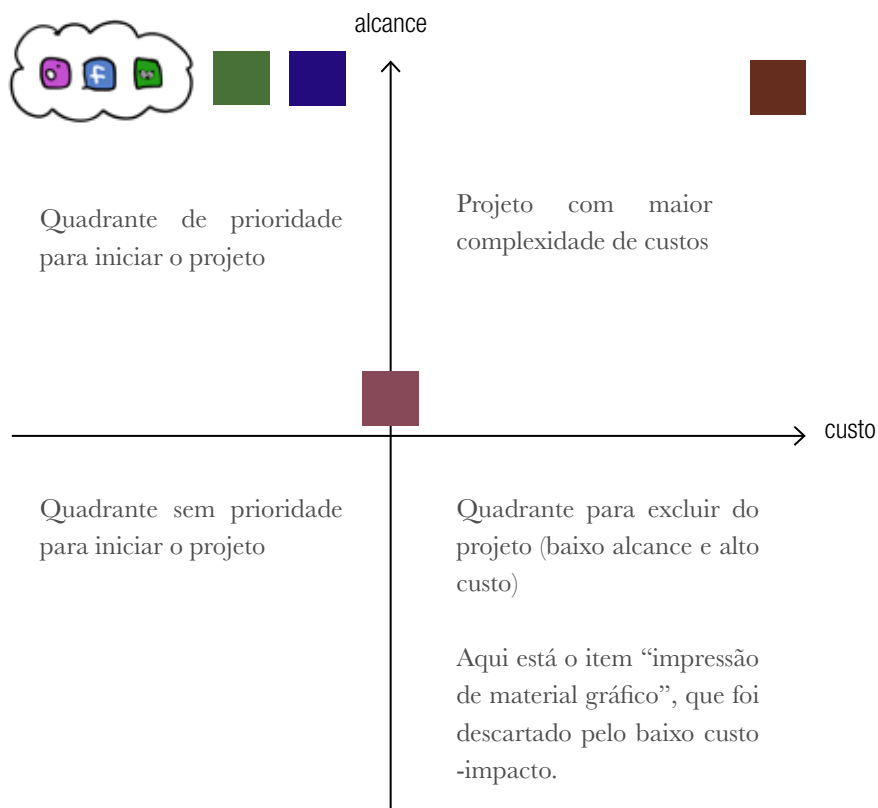
Trata-se de problema da esfera urbana do município

Como captar dados da experiência do visitante

Como ser parte do baú de memórias da viagem?

Como manter contato com o turista e fazer a divulgação de conteúdo de qualidade?

De forma a sintetizar as ações que foram propostas, segue a matriz de análise comparada de custo por alcance, que deve nortear a execução do projeto do itinerário.



Mídias sociais



Plataforma digital



Airbnb



Trilhas



Placas

Capítulo 4. Diretrizes de sensibilização patrimonial

Esta parte das diretrizes funciona como uma grande discussão de como as ações podem ser mais efetivas em Ilhabela e contempla diversos mecanismos de intervenção e ações educativas. O nome do projeto é **ALAMBICAR MEMÓRIAS** e faz referência a outro trabalho da autora, com a criação de um verbete para a disciplina “Tópicos Especiais em História” ministrada pela Profa. Cristina Meneguello no âmbito do mestrado em História na Unicamp.

Verbete **memorialambicar** (v.)

Trata-se de um conceito que envolve a forma com a qual as memórias podem ser trabalhadas. Metaforicamente, a memória como ela nos é contada é o produto bruto (cana-de-açúcar). É preciso higienizar, moer com os nossos pensamentos iniciais, fermentar para então ser possível compreender. Por ser um processo que demanda muita energia física e mecânica, recomenda-se chamar autores para saber a melhor forma de lidar com algo tão particular. Assim, da mesma forma como uma destilação ou alambicada, deve-se pegar as memórias previamente trabalhadas (“fermentadas”) e conseguir extrair as frações cabeça-coração-pé. Importante ressaltar que o coração é a fração desejada, nobre, que contém a essência da memória. Para cada recorte, deve ser feita uma nova alambicada.

Ações sugeridas do Alambicar memórias

Definir calendário de propagandas do itinerário

- Exposição na sede do PEIb – importante conexão com a ação interpretativa da paisagem
- Evento “roda de conversa sobre historiografia de Ilhabela” a

ser realizado no Engenho d'Água

- Lançamento do itinerário
- Visitas guiadas: ação conjunta com a Associação de Guias de Ilhabela

Chamada para a ação: incentivar a população para construção e escrita da história

“Vamos engenhar/destilar/alambicar uma nova Ilhabela?

Venha ser parte desta história”

2) Elaboração de inventário participativo, de acordo com nova normativa de educação patrimonial do IPHAN

< Famílias Van Sebroeck e Rodrigues juntas em uma alambicagem de memórias

Foto: Marcello Crivelli



3) Atualização do curso de formação para monitores ambientais

4) Curso de formação para professores da rede

5) Jornada do patrimônio, ação mais ampla e com maior planejamento: no caso dos engenhos, abrir portas de proprietários particulares para visitas.

> *Alunos do curso de formação de monitores no Engenho da Toca em 2019. Na foto estão as irmãs educadoras Vitória e Beatrice, hoje sócias-administradoras da Cachoeira da Toca*

Foto: Marcello Crivelli

As ações sugeridas neste capítulo devem ser implementadas em consonância com as normativas das Secretarias de Cultura, Educação, Turismo do Município, do Governo do Estado e do Governo Federal. Mais importante, devem considerar a integração da sociedade civil e de cada cidadão na construção de sua comunidade, de sua história e do legado para as próximas gerações, os filhos dos filhos da terra.



Considerações finais

As relações existentes na construção da paisagem de Ilhabela muitas vezes não são observáveis enquanto destino turístico. Ainda marginalizada, a memória dos engenhos da Ilha parece desconsiderada enquanto instituto formador da natureza do destino, sendo Ilhabela agora divulgada como um destino de natureza.

Os engenhos que estabeleceram relações com a população local parecem estanques nos pasquins registrados na década de 1940 por (MUSSOLINI, 1950), mesma década em que muitos dos engenhos eram ainda operantes e a cachaça seguia seu fluxo de produto comercial em canoas de voga para Santos. Os lugares dos antigos engenhos permaneceram como praias muito visitadas pelos turistas ainda hoje. Siriúba, Armação, Feiticeira, Julião, Jabaquara, Castelhanos, entre outros. São todos lugares considerados produtos turísticos que se restringem à apreciação da paisagem, passeios de barco e interações típicas de Sol e Praia. Algumas outras praias podem ser visitadas com trilhas dentro do PEIb, regulamentadas ou não, como o Bonete, Poço e Eixo. Os engenhos que ali existiram foram desmantelados, ruíram. As fazendas agora estão em áreas protegidas do Parque Estadual ou se transformaram em loteamentos de veranistas. O território agora é construído com vertentes da ocupação pelo Turismo, que desconsidera o legado histórico do lugar.

Este trabalho procurou focar em três principais grupos de visitantes: turistas, veranistas e moradores, para permitir que a história da Ilhabela não se resuma à terra de piratas e de outros mitos comumente encontrados em “bibliografias” da Ilha. Mediante entendimento de sua memória agrícola se jus-

tifica a construção de uma mata tocada e que pode ser preservada pelo PEIb. Ações de empreendimentos que interpretam a paisagem e mantém a produção de cachaça ainda hoje, como é o caso da Fazenda da Toca, são essenciais por assegurarem viva uma história latente e que pede pela sua leitura e escrita. Tem-se então a leitura das camadas que constituem a história de Ilhabela, a partir de análise factual, documental e dos lastros de memória presentes na paisagem.

É interessante pensar porque Ilhabela, sendo um destino insular, não conta com uma Praia do Engenho como observado em outros destinos regionais como Ubatuba ou São Sebastião. Talvez isso se deva ao fato de que nunca se teve um Engenho só e que isso não seria capaz de gerar um locus específico. Há sim a Praia do Engenho d'Água, mas que de engenho por muito tempo se resumiu a um edifício-monumento, um cartão postal de um bem tombado pelo governo. O seu acesso e integração com a comunidade é algo incipiente, apesar de integrar o patrimônio municipal por desapropriação em 2015. E assim permaneceu por um bom tempo, com a pátina do abandono. Há menos de um ano, por sinergias das Secretarias de Cultura e Turismo com a oferta de roteiro histórico (Fazenda da Toca, Engenho d'Água e Vila), mediante curso de formação de monitores, o edifício foi reaberto. Com o Engenho d'Água inserido no circuito de Ilhabela, observou-se a presença de dois grupos de visitantes: moradores da ilha, curiosos pelo “casarão colonial” e turistas interessados em conhecer um pouco mais da história da ilha.

O PEIb por sua vez é um reduto de mata intocada e funciona como uma natureza-monumento. A falta de clareza da memória agrícola de sua mata é contextualizada aqui junto a sua interface com os engenhos que estiveram em tantos dos

lugares percorridos ao longo do texto.

Uma leitura do território de Ilhabela permite sua interpretação à luz das rugosidades e a sua relação com a população que ali habita e interage com o meio. Trata-se de uma paisagem construída, que se relaciona regionalmente com as canoas de voga, com as plantações de cana-de-açúcar e com a memória do trabalho de cada engenho.

Este patrimônio desapercibido ou intocável é objeto de proposição feita na criação do itinerário cultural. Assim, considerou-se a possibilidade de tornar estes engenhos visíveis novamente na paisagem. Fundem-se natureza e cultura como constitutivos de um só debate: a memória de Ilhabela. Por se tratar de um destino consolidado, o entendimento de seus atrativos, aspectos da fidelização dos turistas e de sua jornada permitiu criar um sistema integrado de ações que trabalhe tanto com o PEIb, quanto com o patrimônio edificado e com aqueles lugares que já foram engenhos. A estratégia de inferir resultados com os dados da Secretaria de Turismo e a análise do material de divulgação se soma a todo o arcabouço teórico dos engenhos obtido no âmbito da pesquisa de mestrado. Não obstante, foi proposto um sistema de divulgação da pesquisa, novas plataformas e métodos para a criação do itinerário. Cada parte do sistema de sinalização é integrado em um todo que é a memória ressurgindo em uma malha urbana caótica do “éden” de Sílvio Macedo.

Trilhas e novas formas de interpretação da área protegida serão essenciais para que o Parque consiga tornar-se um grande difusor desta memória. O cronograma de atividades de sensibilização patrimonial pretende, por fim, dar continuidade a um trabalho de ação conjunta para que a memória seja uma construção coletiva destes lugares e dessas pessoas. Seus



sentidos são resignificados a partir de aspectos simbólicos e de pertencimento, podem ser redescobertos como um todo só.

A proposta de alambicar memórias pretende manter a comunidade consciente de seu papel como guardião da memória e agente social da escrita da história de Ilhabela. Alambicar memórias, na verdade, é algo em produção desde 2014. Aqui peço licença poética e saio do modo impessoal científico e me coloco dentro de uma posição política de defesa da memória de Ilhabela. E eis que a menina dos engenhos, como ouvi algumas vezes, se torna, de fato, a defensora dos engenhos de Ilhabela.

Emocionada, fecho este ciclo engenhoso.

Ou, ao menos, mais uma alambicada!

< *Produção de cachaça
no Engenho da Toca em
outubro de 2017*

Foto: Marcello Crivelli

Referências

Fontes Primárias

Documentos Publicados

Almanaques Mercantis

Almanak da província de São Paulo para 1873. Organizado e publicado por Antonio José Baptista de Luné e Paulo Delfino da Fonseca. (Versão fac-similar) São Paulo: Imprensa Oficial do Estado – Arquivo do Estado, 1985.

Almanach do Estado de São Paulo. São Paulo: Jorge Seckler & Cia, 1890.

Biblioteca do Arquivo do Estado:

Almanak do Estado de São Paulo. São Paulo, 1887

Almanach do Estado de São Paulo. São Paulo, 1891.

Almanak do Estado de São Paulo. São Paulo, 1895.

Almanak do Estado de São Paulo. São Paulo, 1896.

Almanak do Estado de São Paulo. São Paulo, 1897.

Mapas

Ilha de São Sebastião, 1912, escala 1:50000, elaborado por Nelson de Faria (código 912816B823i1912) – Biblioteca da Marinha

Planta do Litoral do Estado de São Paulo entre as praias das Galhetas e a Barra do Juqueryquerê bem assim das Ilhas de S. Sebastião, do Búzios e da

Victória, 1915, escala 1:50000, elaborado pela Comissão Geológica e Geographica do Estado de São Paulo (código 558.1 S239e 3.ed) – Biblioteca do Instituto de Estudos Brasileiros

Bibliografia

ALMEIDA, J. R. de; ROVAI, M. G. de O. História Pública: entre “políticas públicas” e os “públicos da história”. *In: Anais do XXVII Simpósio Nacional de História*. Natal: ANPUH, 2013.

AZEVEDO, E. B de. *Açúcar amargo: a construção de engenhos na Bahia oitocentista*. Dissertação (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

BENDAZZOLI, C. *Projeto de Gestão e Diagnóstico do Patrimônio Arqueológico de Ilhabela*. Encaminhado ao IPHAN em 2014.

BERGER, C. M. *Wayfinding - Designing and implementation graphic navigational systems*. Mies, RotoVision, 2009.

BRASIL. Ministerio da Marinha. Ministro (José Maria da Silva Paranhos). *Relatorio do Anno de 1853 apresentado á Assembléa Geral legislativa na 2ª sessão da 9ª legislatura*. (Publicado em 1854)

_____. Ministerio da Agricultura. Ministro (Pedro de Toledo). *Relatório | dos anos de 1911-1912 | apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil*.

_____. Ministério da Agricultura. As atividades agrícolas do Brasil em 1939. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Getulio Vargas pelo Ministro do Estado dos Negócios da Agricultura, Fernando Costa*. Volume II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1940.

CALI, P. *Sítio Arqueológico Engenho Pacuíba I: Ilhabela-SP*. Ilhabela: Asseart,

2003

_____. *Relatório Final do Projeto Arqueológico de Ilhabela (PAI)*. Ilhabela, 2006.

CASTRO, J. B. de. Produção de aguardente em Ilhabela. In: *Revista de Tecnologia de Bebidas*, São Paulo: vol. 11, p. 36-40, nov. 1962.

CARVALHO, M. *Cachaça, uma alegre história brasileira*. São Paulo: Caninha 51 Indústria e Comércio de Bebidas, 1988.

Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. *Ilhabela: relatório do plano preliminar*. São Paulo: FAU-USP. Serviço de Documentação/Setor de Publicações, agosto 1961.

CHUVA, M. *Os Arquitetos da Memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009

CLAVAL, Paul. *A Geografia Cultural*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2007.

Comissão Geographica e Geológica do Estado de São Paulo. *Exploração do Littoral – I a seção: Cidade de Santos á fronteira do Estado do Rio de Janeiro*. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1915.

COSTA, E. B. Da; BRUSADIN, L. B.; PIRES, M. C. (Orgs). *Valor patrimonial e turismo: limiar entre história, território e poder*. São Paulo: Outras expressões, 2012.

COSTA, F. R. *Turismo e patrimônio cultural: interpretação e qualificação*. São Paulo: Edições SESC, 2009.

DE CARLI, G. *Ensaio sobre a eficiência da indústria açucareira no Brasil*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti Editores, 1943.

DIEGUES, A. C. S. *Ecologia humana e planejamento em áreas costeiras*. São Paulo: Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre populações humanas em áreas úmidas brasileiras, USP, 2001.

DIEGUES, A. C. S. *O Mito Moderno da Natureza Intocada*. São Paulo: Hucitec, Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas e Áreas Unidas Brasileiras, USP, 2000.

DOLFUSS, O. *A análise geográfica*. São Paulo: Difusão europeia do livro, 1973

DURUSOY, Elifnaz. Chapter 2: Cultural route concepts, their planning and management principles *In: From an Ancient Road to a Cultural Route: Conservation and Management of the Road between Milas and Labraunda [online]*. Istanbul: Institut français d'études anatoliennes, 2014 (generated 27 April 2017). Available on the Internet: <<http://books.openedition.org/ifeagd/738>>. ISBN: 9782362450396. DOI: 10.4000/books.ifeagd.738. Acesso em 19 abril 2018.

FAU-USP, Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos. *Ilhabela: relatório do plano preliminar*. São Paulo: FAU-USP. Serviço de Documentação/Setor de Publicações, agosto 1961.

FRANÇA, A. *A Ilha de São Sebastião: estudo de geografia humana*. São Paulo: 1954.

GAMA, R. *Engenho e tecnologia*. São Paulo: Duas Cidades, 1983.

GFAU. Engenhos de Ilha Bela. *In: Revista Acrópole*, São Paulo, n. 302, p. 35-37, jan.1964.

GIBSON, D. *The wayfinding book: information design for public places*. New York, Princeton Architectural Press, 2009.

GOMES, G. *Engenho e Arquitetura*. Recife: Editora Massangana, 2013.

GONÇALVES, J. R. S. *A Retórica da Perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; IPHAN, 1996.

Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo - Departamento de Obras Sanitárias. *Planejamento do Litoral Norte*. São Paulo: 1961

IHERING, H.v. A ilha de São Sebastião. In: *Revista do Museu Paulista*. São Paulo, vol. II p 129-164, 1897.

JÚNIOR, F. C. F. S. Dos lugares de memória ao patrimônio: emergência e transformação da ‘problemática dos lugares’. In: *Projeto História*, São Paulo, n.52, pp. 245-279, Jan-Abr. 2015.

LE GOFF, J. *História e memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

MACEDO, S. *Paisagem, urbanização e litoral: do éden à cidade*. Tese de Livre Docência – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

MAIA, T., MAIA, T. R. de C. *Do Rio a Santos: o velho litoral*. São Paulo: Editora Nacional, 1977.

MARIUZZO, P. N. da S. *Velhos caminhos, novas narrativas: a rota pedestre passos dos jesuítas - Anchieta, natureza e sociedade no litoral de São Paulo*. Tese (Doutorado em Ambiente e Sociedade) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, Campinas, 2016.

MARQUES, C. M. *À margem da economia: Cachaça e protocampesinato negro no litoral sul fluminense (1800-1888)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

MARTINS, B. M. V. S. L. S. *O Engenho da Toca: um caso de investigação e memória*. Trabalho final de graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. Os “usos culturais” da cultura, contribui-

ção para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. In: YÁ-ZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani, Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

MÜLLER, D. P. *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo*. São Paulo: Coleção Paulística vol. XI, 1978.

MUSSOLINI, G. Os “pasquins” do litoral norte de São Paulo e suas peculiaridades na Ilha de São Sebastião. In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo, vol. CXXXIV, jul./ago. 1950.

NIGRO, Cíntia. As dimensões culturais e simbólicas nos estudos geográficos: bases e especificidades da relação entre patrimônio cultural e geografia. In: PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Orgs.) *Geografia, turismo e patrimônio cultural*. São Paulo: Annablume, 2010.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. São Paulo, n° 10, p. 7-28, dez. 1993

PISTORELLO, Daniela. Ordenação do território e patrimônio: a questão dos itinerários culturais. A: Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo. “*V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Buenos Aires, junio 2013*”. Barcelona: DUOT, 2013, p. 1663-1675.

PETRONE, M. T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo – Expansão e Declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão européia do livro, 1968.

REIS, N. G. Os engenhos da baixada santista e os do litoral norte de São Paulo. In: *Revista USP*. São Paulo, n. 41, p 62-73, 1999.

RIBEIRO, Rafael Winter. *Paisagem cultural e patrimônio*. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

RIOS, Fábio Daniel. Memória coletiva e lembranças individuais a partir das perspectivas de Maurice Halbwachs, Michel Pollak e Beatriz Sarlo. In:

Intratextos: Rio de Janeiro, 5 (1), 1-22, ISSN 2176-6789.

SAIA, L. *Notas sobre a evolução da morada paulista*. Notas relacionadas com a tetônica demográfica de São Paulo. São Paulo: editora acrópole, 1957.

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M.L. (Orgs.) *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1996, p.15-20

_____. [1996]. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. 4. Ed 7ª reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SILVA, C. D. R. *Cidade e Natureza: Mercado imobiliário, turismo e desenvolvimento urbano em Ilhabela*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SILVA, A. C. da. *O litoral Norte do Estado de São Paulo (formação de uma região periférica)*. Dissertação (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1975.

ZAPATEL, J. A. Os engenhos de açúcar de Ilhabela. In: *Revista Sinopses - FAUUSP*. São Paulo, n. 20, p. 24-29, dez. 1993.

Links da Internet

Passaporte de Trilhas (2019). Disponível em: <https://smastr16.blob.core.windows.net/home/2018/12/passaporte-trilhas-fn-29-out-para-site.pdf>

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. Manual de Sinalização de Trilhas. Disponível em: <https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/comunicacao/publicacoes/publicacoes-diversas/manual-de-sinalizacao-de-trilhas-ICMBio-2018.pdf>

Glossário

Aguardente: *s.f.*, o produto da destilação do vinho, da cana, dos cereais, de varias plantas e frutos, suscetíveis de fermentação.

Aguardente de Cana: *s.f.* bebida com graduação alcoólica de 38% vol (trinta e oito por cento em volume) a 54% vol a 20°C, obtida do destilado alcoólico simples de cana-de-açúcar ou pela destilação do mosto fermentado do caldo de cana-de-açúcar.

Alambique: *s.m.*, aparelho de destilação. Compõe-se de três partes essenciais: a cucúrbita ou caldeira, o capitel ou capacete e a serpentina. F. Ar. *Al-anbiq*.

Alcoômetro: o mesmo que alcoolômetro. *s.m.*, espécie de areômetro próprio para medir a quantidade de álcool absoluto contido num líquido espirituoso. F. *Álcool* + Gr *metron* (medida). *Nota: neste trabalho, as medições do grau alcoólico foram sempre feitas com base na escala Gay-Lussac. (Simb. °GL).*

Almude: *s.m.*, antiga medida de capacidade para líquidos, que compreende doze canadas. Variava de conselho para conselho; o de Lisboa equivalia a 16,8 litros. F. Ar. *Al-mudd*.

Arroba: *s.f.*, antigo peso de 32 arráreis ou de um quarto de quintal, igual a 14,688 quilogramas. Medida antiga para líquidos equivalente a um almude (16,8 litros). F. Ar. *Ar-rroba'a*.

Brix: é uma medida de concentração, que calcula a quantidade de sacarose dissolvida em um liquido. (Simb. °Bx). Por exemplo: 25°Bx equivalem a 25g de sacarose para cada 100g de solução.

Cachaça: *s.f.* denominação típica e exclusiva da Aguardente de Cana produzida no Brasil, com graduação alcoólica de 38 % vol a 48% vol a 20°C, obtida pela destilação do mosto fermentado do caldo de cana-de-açúcar com características

sensoriais peculiares.

Canada: *s.f.*, (prov. Port.) antiga vasilha (medida). Pela conversão dos almudes, equivalia a aproximadamente 1,4 litros.

Dorna: *s.f.* recipiente onde acontece a fermentação do caldo de cana, no caso da aguardente ou cachaça. Para que a fabricação siga as normas vigentes, o recipiente deve ser em aço inoxidável e ter formato cilíndrico com fundo cônico para retenção do pé de cuba. A altura da dorna deve considerar as necessidades próprias de cada instalação e do volume proposto no projeto.

Engenho: *s.m.*, (Bras.) estabelecimento agrícola, destinado à cultura de cana e fabricação de açúcar.

Engenhoca: *s.f.*, pequeno engenho, destinado em especial à fabricação de aguardente. F. engenho

Hectare: *s.m.*, medida de superfície correspondente a cem ares, ou a um hectômetro quadrado ou 10.000 metros quadrados. (Símb. ha)

Moenda: *s.f.*, mó de moinho ou pecas de outro qualquer engenho de moer ou pisa; moinho. O trabalho de moer ou de triturar o grão, a azeitona, a cana de açúcar e outros. F.r. moer.

Pé de cuba: trata-se do fermento livre de microorganismos cultivado e com elevado índice de multiplicação. Promove rapidez na fermentação e recomenda-se sempre considerar seu volume máximo em torno de 20% do volume total do caldo. O termo “pé de cuba” se refere ao fato de que o fermento, quando encerrada a fermentação, concentra-se todo no fundo da dorna, ou da cuba.

Pipa de aguardente: *s.f.*, vasilha de madeira, de grandes dimensões, para vinho, azeite e outros líquidos. Considerada como unidade de volume de líquidos têm 25 almudes. Uma pipa comporta 420 litros.

Sacarímetro: *s.m.*, (fis.) instrumento próprio para apreciar a

riqueza dos diversos açúcares nas substancias que os contem. F. Gr *sakcharon* (açúcar) + *metron* (medição).

Tonel: *s.m.*, vasilha própria para líquidos, igual a duas pipas e correspondente a 840 litros. Qualquer vasilha de grande lotação para conter vinho, não inferior à capacidade de duas pipas, mas podendo ser muitíssimo superior: duas pipas ou cinqüenta almudes de vinho. F. Cast. *Tonell de tona* (cuba), do lat. *Tunna*.

Vinhaça: *s.f.* vinho mau; o resíduo da destilação do vinho. F. Lat. *Vinacea*.

Vinhoto: sinônimo de vinhaça. Neste trabalho decidiu-se empregar o termo vinhoto.

Vinho: *s.m.* licor fermentado que se extrai dos vegeais: vinho de cana, de maçã, de laranja, etc. F. lat. *vinum*

Nota: apenas os termos Brix, Dorna e Pé de cuba tiveram seus respectivos significados descritos pela autora. Os termos Aguardente, Aguardente de cana e Cachaça são os mesmos descritos na instrução normativa 13 do MAPA. Os demais termos foram consultados em:

AULETE, Caldas. *Dicionário contemporâneo da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Delta, 1958.

Apêndices

Discurso da autora durante a inauguração placa em homenagem a Benedito Rodrigues (28 de dezembro de 2019)

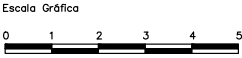
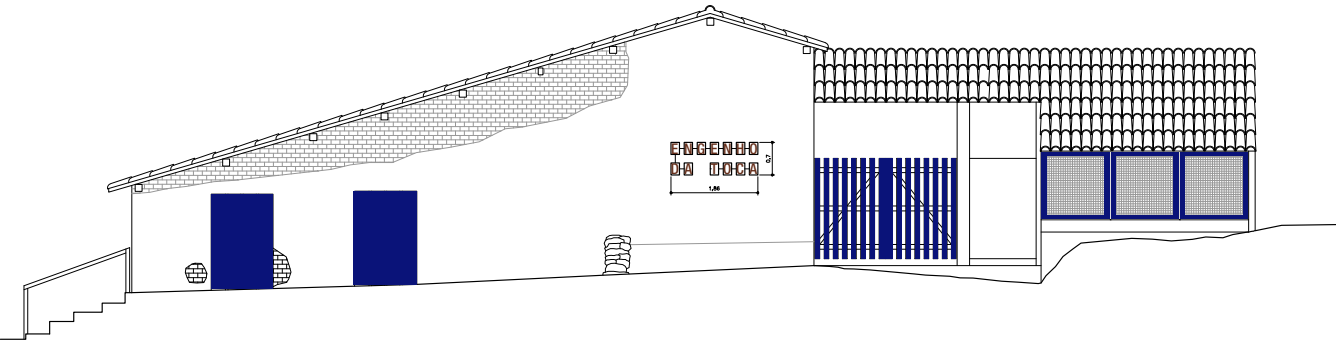
“Gostaria de agradecer a presença de todos, Como quase mestre em história com pesquisa sobre os engenhos desta bela ilha, sinto-me honrada em receber a presença da filha de Benedito Rodrigues da Silva, carpinteiro que realizou, dentro de seu ofício, esta roda d’água. Os estudos de patrimônio industrial apresentam uma camada essencial para a memória desses lugares: a memória do trabalho. Em geral, lugares que se adaptaram para mediar visitas se restringem à história dos grandes e proprietários, poucas são as ocasiões em que são rememorados aqueles que trabalharam e, com seu suor, conceberam ofícios, saberes, práticas. O dia de hoje me faz pensar que a Toca entra em uma nova fase. Hoje posso afirmar com orgulho que posso escrever a história deste lugar a partir das memórias da minha família que aqui se estabeleceu desde 1959 e construiu uma relação afetiva com muitos turistas desde 1967. Não obstante este aspecto simbólico, consegui acessar memórias de um outro tempo: da casa de banana passa, farinha de mandioca e um engenho que transformava suas canas-de-açúcar em aguardentes sob responsabilidade da família Paes de Barros. A emoção que tive em conhecer Dona Iolanda em agosto último foi indescritível. Foi como se os documentos dos registros da fazenda tivessem ganhado vida em relatos de memórias. O ofício do historiador, algo que tenho engatinhado nos últimos anos é, por vezes, solitário quando nos deparamos com documentos como Atas da Câmara, Registros de Terras... Como Arquiteta que se formou estudando este engenho e propôs a retomada da produção pelas mulheres da família Van Sebroeck, quando comecei a descascar as paredes foi como se elas tentassem me dizer algo mais. Na verdade, posso afirmar que este é mais um capítulo de uma história que é a memória agrícola, agroindustrial e ilhabelense.

Gostaria de finalizar com uma citação de Pierre Nora que diz:

‘A história é uma reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A memória, um fenômeno sempre atual, um elo vivo no eterno presente; a história, uma representação do passado’.

Obrigada”

Projeto de letreiro para o Engenho da Toca elaborado pela autora em 2016 e instalado em 2018



- Legenda
- Letras individuais em Aço Corten
 - Portas e gradis pintados cor azul Del Rey/Colonial

Anexos

Decreto nº 44.890

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que confere o artigo 87, nº I, da Constituição, DECRETA:

Art. 1º São declaradas protetoras, nos termos do art. 4º, letras a, b, e, f e g, do Código Florestal aprovado pelo Decreto nº 23.793, de 23 de janeiro de 1934, as florestas nativas, tanto do domínio público como de propriedade privada, existentes no Município de Ilhabela, no Estado de São Paulo (Ilha de São Sebastião).

Art. 2º Ao Governo do Estado de São Paulo que tomou a iniciativa para que fôsse expedido o presente Decreto cabe o pagamento das indenizações aos proprietários das terras desapropriadas, mediante arbitramento judicial ou acôrdo administrativo, na conformidade do parágrafo único, do art. 11 do referido Código.

Art. 3º A execução das medidas de guarda, fiscalização, conservação e regeneração das florestas de que trata o art. 1º, ficará especialmente a cargo do Serviço Florestal do Estado, providenciando êste a especificação das zonas onde se encontram as mencionadas florestas.

Art. 4º Êste Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1958; 137º da Independência e 70º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK e Mário Meneghetti

Decreto nº 9.414

Cria o Parque Estadual de Ilhabela e dá providências correlatas

PAULO EGYDIO MARTINS, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 5.º, alínea a, do Código Florestal (Lei n. 4.771, de 15 de setembro de 1965);

Considerando o disposto no Decreto Federal n. 44.890, de 27 de novembro de 1958, que declarou protetoras as florestas nativas existentes no município de Ilhabela;

Considerando que o Arquipélago de São Sebastião apresenta condições insuperáveis para a criação de um parque Estadual, por atender à finalidades culturais de preservação de recursos nativos e exibir atributos de beleza excepcional à incrementação de turismo e da recreação;

Considerando que a flora que aí viceja constitui revestimento vegetal com grande valor científico e cultural, ostentando matas de formação subtropical com vanadíssima ocorrência de valiosas essências; e

Considerando que a fauna silvestre aí encontra condições ideais de vida tranquila, constituindo-se o Arquipélago de São Sebastião notável repositório de espécimes raros,

Decreta:

Artigo 1.º - Fica criado o Parque Estadual de Ilhabela com a finalidade de assegurar integral proteção à flora, à fauna e às belezas naturais das ilhas que constituem o município de Ilhabela, bem como sua utilização para objetivos educacionais, recreativos e científicos.

Artigo 2.º - O Parque Estadual de Ilhabela abrangerá as seguintes áreas do município de Ilhabela:

I - na ilha de São Sebastião, a área compreendida no perímetro que prin-

cipia no ponto situado na intersecção entre a linha divisória meridional das águas que vertem para o Canal de São Sebastião e passa pela Ponta da Sela e a curva de nível de cota altimétrica de 200 metros (Ponto 1); segue para o norte a curva de nível de cota altimétrica de 200 metros ao longo do Canal de São Sebastião, até encontrar o ponto de intersecção desta linha e a linha divisória setentrional das águas que vertem para o Canal de São Sebastião e passa pela Ponta das Canas (ponto 2); segue por esta linha divisória de águas até o ponto de intersecção entre ela e a curva de nível de cota altimétrica de 100 metros (Ponto 3); segue em direção ao mar aberto pela curva de nível de cota altimétrica de 100 metros até encontrar o ponto de intersecção entre esta linha e a linha divisória de águas que passa pela Ponta do Costão, na Baía dos Castelhanos, (Ponto 4); segue por esta linha divisória de águas até encontrar a linha divisória dos terrenos de Marinha (Ponto 5); segue a linha divisória dos terrenos de Marinha em direção ao mar aberto até o ponto de intersecção entre esta linha e a linha divisória de águas que passa pela Ponta Grande, na Enseada Enchovas, (Ponto 6); segue por esta linha divisória de águas até e o ponto de intersecção entre a mesma e a curva de nível de cota altimétrica de 100 metros (Ponto 7); segue por cota altimétrica de 100 metros em direção ao continente até encontrar o ponto de intersecção entre a mesma e a linha divisória meridional das águas que vertem para o Canal de São Sebastião e passa pela Ponta de Sela (Ponto 8); segue por esta linha divisória de águas até encontrar o ponto de intersecção entre a mesma e a curva de nível de cota altimétrica de 200 metros, (Ponto 1.).

II - nas demais ilhas, a totalidade de suas áreas.

Artigo 3.º - Cabe ao Instituto Florestal da Secretaria da Agricultura a instalação e a administração do Parque Estadual de Ilhabela.

Artigo 4.º - Fica o Instituto Florestal da Secretaria da Agricultura autorizado, desde já, a entrar em entendimento com os eventuais titulares de domínio sobre terras compreendidas na área do Parque Estadual de Ilhabela, visando obter, mediante doação, sua transferência para o Estado.

Parágrafo único - Verificada a existência de terras do domínio da União ou do Município na área abrangida pelo Parque Estadual de Ilhabela, o Instituto promoverá entendimentos com os órgãos competentes da Administração Federal e Municipal, com a finalidade de sujeitá-las as disposições deste decreto.

Artigo 5.º - Ficam declaradas de utilidade pública, para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, as terras de domínio particular abrangidas pelo Parque ora criado.

Artigo 6.º - Ficam incorporadas ao Parque Estadual de Ilhabela as terras devolutas estaduais por ele abrangidas.

Artigo 7.º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 20 de janeiro de 1977.

PAULO EGYDIO MARTINS

Pedro Tassinari FUho, Secretário da Agricultura

Jorge Wilhelm, Secretário de Economia e Planejamento

Raphael Baldacci Filho, Secretário do Interior

Publicado na Casa Civil, aos 20 de janeiro de 1977

Maria Angélica Galiazzi, Diretora da Divisão de Atos do Governador

Ações previstas no Plano de Manejo

Ação: Criar Museus de Sítio, trilhas e roteiros monitorados, material gráfico, treinamento de guardas parque, parcerias com monitores e operadoras de turismo (Sem prioridade e prazo)

Ação: Incentivar a implantação do “Projeto para aproveitamento turístico de quatro sítios arqueológicos em Ilhabela” (Sem prioridade e prazo)

Ação: Disponibilizar a documentação original e a reproduzida para consulta pública de forma organizada e eficiente (Sem prioridade e prazo)

Ação: Estruturar Cursos, Oficinas, produção de material gráfico para-didático sobre o patrimônio histórico-cultural do PEIb para os diferentes públicos-alvo (Sem prioridade e prazo)

Ação: Definir materiais de apoio e divulgação (como impressos na forma de folders e cartilhas) sobre patrimônio histórico-cultural para os diferentes públicos-alvo (Prioridade: média)

Ação: Promover o reconhecimento e tombamento dos sítios pelo IPHAN e CONDEPHAAT (Prioridade baixa Prazo: médio/longo)

Ação: Identificar, estudar e cadastrar sítios e avaliar viabilidade para uso turístico de sítios dentro do PEIb ou para pesquisa | Responsáveis: PEIb, IPHAN; Instituto Histórico e Arqueológico de Ilhabela, Universidades, outras Instituições de Pesquisa, especialistas

Ação: Implantar sinalização dos sítios (Prioridade: baixa Prazo: médio/longo) | Responsáveis: PMI, PEIb, Instituto Histórico e Arqueológico

Eixo Temático Controle Trilhas

Ação: Criar passaporte trilhas PEIB com informação padronizada

Ação: Estruturar Venda do passaporte; Controle de Estoque; Controle de passaportes carimbados. Disponibilizar a venda do Passaporte Trilhas de

SP e carimbo, para as operadoras.

Eixo Temático Subsídios para interpretação ambiental no PEIb

Ação: Adequar o trabalho, a linguagem, as informações transmitidas e a sensibilização ambiental à proposta de trilhas temáticas estruturadas no Programa de Uso Público e implementadas no Projeto de Sinalização, de forma a sensibilizar, educar, conscientizar e proporcionar maior variedade de opções ao visitante

Ação: Criar câmara técnica para estudos e projetos de educação/orientação e interpretação ambiental dentro das trilhas e roteiros monitorados

Ação: Realizar estudo de viabilidade de co-gestão/concessão do controle e manejo das trilhas, bem como atividades de educação ambiental e sinalização com OSCIP municipais

Ação: Promover atividades educativas (oficinas, exposições) a partir da documentação do patrimônio histórico-cultural. Diagnóstico do público alvo; realização de oficinas de saberes, cursos de música, dança tradicional, e outras manifestações culturais dos caiçaras locais; Cursos sobre a história local e regional seriam importantes, sendo que nas áreas onde já existem escolas, a história local e o patrimônio cultural poderiam ser inseridos na grade curricular. Parceira com Secretaria da Cultura, FUNDACI, Pés no Chão, entre outros

Ação: Implantar projetos ambientais em sítios arqueológicos

Linha de Ação: Manutenção de Trilhas e Atrativos

Buscar parcerias para implantação de estrutura nas demais trilhas do Projeto de Ecoturismo e para Sinalização de todas as trilhas oficiais

Análise das trilhas e divulgação: apenas a Estrada de Castelhanos é considerada como um atrativo cultural

