Da privatização da paisagem às tentativas de homogeneização do território: políticas públicas e conflitos na urbanização turística de Cabo frio

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dra. Fania Fridman

Rio de Janeiro – 2009

Livros Grátis

http://www.livrosgratis.com.br

Milhares de livros grátis para download.

M528d Melo, Erick Silva Omena de.
Da privatização da paisagem às tentativas de homogeneização do território : políticas publicas e conflitos na urbanização turística de Cabo Frio / Erick Silva Omena de Melo. – 2009.
171 f. : il. color. ; 30 cm.

Orientador: Fania Fridman.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2009.
Bibliografia: f. 157-166.

1. Urbanização. 2. Turismo. 3. Conflitos sociais. 4. Políticas publicas. I. Fridman, Fania.
II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional.
III. Título.
CDD: 307.76

Por

Erick Silva Omena de Melo

Da privatização da paisagem às tentativas de homogeneização do território: políticas públicas e conflitos na urbanização turística de Cabo Frio.

Dissertação submetida ao corpo docente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre.

Banca examinadora

_____

Prof. Dra. Fania Fridman - Orientadora
UFRJ - IPPUR

_____

Prof. Dr. Aguinaldo César Fratucci
UFF

_____

Prof. Dr. Celso Castro
FGV/CPDOC

A Edmilson Omena de Melo e Neuza Gomes da Silva, pois sem eles nada disso seria possível.

AGRADECIMENTOS

Devo agradecer, primeiramente, à minha família, sobretudo aos meus pais pela compreensão e apoio incondicional que sempre me foi dado.

Agradeço à Fania Fridman pela parceria e pelas valiosas contribuições ao trabalho e à minha formação.

Aos demais professores ippurianos por contribuírem direta ou indiretamente para as reflexões aqui realizadas e por manterem o reconhecido nível de excelência desta instituição.

Sou grato a todos os funcionários do IPPUR, por sempre terem se mostrado solícitos às demandas e solicitações de nós estudantes.

A todos os meus amigos da turma de mestrado 2007, que sem dúvida enriqueceram humana e intelectualmente a minha experiência de vida ao longo destes anos de convívio, em especial à Mariana Murta por ter disponibilizado material para análise e à Vanessa Jorge, que dividiu comigo os momentos de orientação.

Agradeço à CAPES, instituição de fomento à pesquisa científica no país, por ter proporcionado o auxílio financeiro.

Aos integrantes do GESTHU – Grupo de Estudos do Território e História Urbana pelas saudáveis e instigantes reuniões.

Deixo um agradecimento mais que especial à Karen Haidinger, não só devido a sua vital participação na elaboração dos mapas, mas, principalmente, por compartilhar tão variados momentos e alegrias comigo nesta caminhada.

Não posso deixar de agradecer à Penha Leite por contribuir com informações importantes através do material de seu acervo e de sua experiência como moradora e pesquisadora de Cabo Frio.

Agradeço, por último, aos funcionários do Arquivo Central do IPHAN no Rio de Janeiro, em especial à Zezé, do Consórcio Lagos São João em Araruama, do escritório do IPHAN em Cabo Frio, da Prefeitura Municipal de Cabo Frio, do Instituto Estadual do Ambiente, da TURISRIO e da EMBRATUR pelo atendimento e atenção dispensada.

"A primeira condição para modificar a realidade consiste em conhecê-la."

Eduardo Galeano

RESUMO

A presente dissertação tem por objetivo analisar as espacialidades assumidas pelos conflitos sociais no fenômeno de urbanização turística, isto é, na urbanização relacionada ao desenvolvimento do turismo, bem como o papel desempenhado pelo Estado nos processos que as constroem. Neste sentido, utiliza-se como objeto empírico de investigação as transformações urbanas ocorridas em Cabo Frio/RJ e suas conexões com as políticas públicas e intervenções estatais no período compreendido entre o início da década de 1950, quando a atividade turística começava a ser praticada, e o final do século XX, momento em que a atual estrutura urbana já se encontrava consolidada. Com isso, a pesquisa pretende contribuir para a construção de perspectivas que contemplem as peculiaridades existentes na relação entre o turismo, a produção do espaço e o planejamento urbano a partir das disputas territoriais e do embate de forças que a envolvem, considerando a importância desta dinâmica frente ao atual aumento do número de cidades nela inserida. A metodologia utilizada se valeu não apenas de levantamento histórico relacionado às políticas, planos, projetos, legislações e intervenções urbanas em áreas turísticas de Cabo Frio, mas, ainda, de mapas, jornais, revistas, fotos, anúncios e entrevistas que registraram os processos de dominação e apropriação daqueles espaços. Constatou-se tanto a formação de enclaves elitistas relacionados à privatização da paisagem e alicerçados em projetos urbanísticos desenvolvidos pelo poder público e pelo capital imobiliário quanto a elaboração de filtros sócio-espaciais representados principalmente por legislação restritiva a excursões populares que chegavam a Cabo Frio. Da mesma forma, as políticas setoriais de turismo nas diferentes esferas de atuação foram essencialmente marcadas pelo favorecimento aos interesses de acumulação de capital e reprodução social das classes altas em detrimento das demandas de classes populares, fato que esteve relacionado às formas de exclusão territorializadas no espaço cabofriense. Reafirma-se, portanto, o caráter de classe no Estado capitalista e a determinação da luta de classes nas peculiares territorializações manifestadas na urbanização turística.

Palavras-chave: Urbanização turística, turismo, conflitos sociais, políticas públicas, territorializações.

ABSTRACT

The present dissertation aims to analyse the spatialities built by social conflicts into the phenomenom of tourism urbanization, i.e., into the urbanization related to tourism development, besides the role played by State in this process. In this sense, the urban transformations occurred in Cabo Frio/RJ and its connections with public policies are utilized as empirical object, regarding the period between the beginning of the 1950's decade, when tourism started to be practiced, and the end of twentieth-century, a point where the current urban structure had already been consolidated. As it follows, the research intend to contribute for the construction of perspectives embracing existing peculiarities into the relation between tourism, production of space and urban planning from the point of view of territorial fights and struggling forces that involve it. This seems to be important once it's currently noticed an increasing number of cities affected by its dynamics. The used methodology concerns not only an historical recovering of policies, plans, projects, legislations, and urban interventions on touristic areas of Cabo Frio, but also maps, newspapers, magazines, photographs, advertisements and interviews which register those spaces dominations and appropriations. It was verified an elitist enclaves formation related to the privatization of landscape and to urbanistic projects developed by public power and housing capital. In the same way, it was also noticed the elaboration of social-spatial filters mainly represented by restrictive laws directed to popular excursions which used to have Cabo Frio as a destination. Complementing that, tourism policies in its several spheres of action were essentially marked by the favouring of upper classes capital accumulation and social reproduction instead of popular classes demands, a fact linked to the territorialized exclusion forms in the city space. It is reaffirmed, therefore, the class character on the capitalist State and class struggle impact on the peculiar territorializations manifested in tourism urbanization.

Keywords: Tourism urbanization, tourism, social conflicts, public policies, territorializations.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Planta do Porto e Cidade de Cabo Frio (1806) Pg. 26

Mapa 2: Canal do Itajurú – Primeira e segunda seções - 1963 Pg. 33

Mapa 3: Uso das margens do Canal do Itajurú – Primeira e segunda seções Pg. 34

Mapa 4: Espacialização da demanda turística do Estado do Rio de Janeiro Pg.136

LISTA DE FOTOS

Foto 01: Parcela da segunda seção do Canal do Itajurú(1) Pg. 49

Foto 02: Parcela da segunda seção do Canal do Itajurú(2) Pg. 50

Foto 03: Propaganda turística utilizando a paisagem do Canal do Itajurú Pg. 56

Foto 04: Praia das Conchas ocupada por barracas Pg. 63

Foto 05: Faixa de areia da Praia das Conchas ocupada por barracas Pg. 63

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Estimativa do número de excursionistas segundo as regiões turísticas do Estado do Rio de Janeiro Pg. 135

LISTA DE SIGLAS

CNTur – Conselho Nacional de Turismo

COMBRATUR – Comissão Brasileira de Turismo

COMTUR – Conselho Municipal de Turismo

DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda

DNOS – Departamento Nacional de Obras e Saneamento

DNPN – Departamento Nacional de Portos e Navegação

DNPVN – Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis

DPHAN – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

DT – Divisão de Turismo

EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo

FEEMA – Fundação Estadual de Engenharia do Meio-Ambiente

FISET – Fundo de Investimentos Setoriais

FLUMITUR – Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro

FUNGETUR – Fundo Geral do Turismo

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

OMT – Organização Mundial do Turismo

PAEG – Plano de Ação Econômica do Governo

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

PNMT – Plano Nacional de Municipalização do Turismo

PNT – Plano Nacional de Turismo

PRODETUR – Programa de Desenvolvimento do Turismo

TURISRIO – Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 13

CAPÍTULO 1: **A PRIVATIZAÇÃO DA PAISAGEM** 23

1.1 HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE CABO FRIO 23

1.2 O TURISMO E A NOVA LÓGICA URBANA 28
1.2.1 **Bases para o processo de privatização da paisagem** 30
1.2.1.1 Os primeiros impactos territoriais 35
1.2.1.2 O olhar do turista 38
1.2.1.3 A busca por status 44
1.2.2 **Consolidação da paisagem privatizada** 48

CAPÍTULO 2: A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA E AS TENTATIVAS DE HOMOGENEIZAÇÃO DO TERRITÓRIO 59

2.1 MOBILIDADE E FILTROS SÓCIO-ESPACIAIS 59

2.2 O TURISMO NO ESPAÇO 68

2.3 O ESPAÇO NO TURISMO 71

2.4 O ESPAÇO DE CONSUMO DO ESPAÇO E O OLHAR DO TURISTA 74

2.5 CONCILIAÇÕES E CONFLITOS 80

2.6 TERRITORIALIZAÇÕES E SEGREGAÇÕES 84

CAPÍTULO 3: POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E CONFLITOS SÓCIO-ESPACIAIS 92

3.1 POLÍTICAS FEDERAIS 92
3.1.1 **Ensaios de uma política** 92
3.1.2 **Efetivação das políticas nacionais de turismo** 98
3.1.2.1 Primeiro cenário: a exclusiva e excludente instrumentalização econômica 98
3.1.2.2 Segundo cenário: incorporando as classes populares ao plano. 109
3.1.2.3 Terceiro cenário: reformulações excludentes 121

3.2 POLÍTICAS ESTADUAIS 131

3.3 POLÍTICAS MUNICIPAIS 138

CONCLUSÃO 148

REFERÊNCIAS 157
ANEXOS 167

INTRODUÇÃO

O século XX se caracterizou por transformações radicais em variadas esferas da vida humana, sobretudo nos âmbitos político-econômico, sócio-cultural e tecnológico-científico. Alguns historiadores como Eric Hobsbawm procuraram lançar luz sobre a magnitude da mudança ocorrida ao longo daquele contexto histórico ao avaliá-la como “a maior, mais rápida e mais fundamental da história registrada”, tendo sido “tão profunda quanto irreversível” (HOBSBAWM, 1995, pg. 18). Impactada por duas grandes guerras mundiais, revoluções, avanços tecnológicos jamais imaginados e drásticas reconfigurações dos processos produtivos e da vida cotidiana de grande parcela da população mundial, a “Era dos Extremos”, termo utilizado pelo historiador britânico para se referir àquele período, ofereceu concretas possibilidades para o surgimento de novas atividades econômicas que em relativamente pouco tempo alcançaram projeção internacional.

Certamente a atividade turística se insere neste rol. Ainda que suas origens na sociedade ocidental moderna estejam cronologicamente situadas nos idos do século XVI, conforme alguns estudiosos procuraram demonstrar (BOYER, 2003; CAMARGO, 2007), a maior parte de sua história se fez, sem dúvida, no desenrolar dos últimos cem anos ao atingir efetiva relevância sócio-econômica, realidade bastante diversa daquela dos séculos anteriores, quando ainda se manifestava de maneira demasiado incipiente, exceção feita talvez ao último quartel dos 1800 em alguns países centrais. Ou seja, mesmo que suas raízes residam em uma outra época, a história do turismo está inevitavelmente entrelaçada às transformações ocorridas no século XX.

Na verdade, a atividade turística somente pôde chegar ao atual estágio de massificação em virtude das diversas inovações ocorridas ao longo daquele século. Não se pode imaginar a atual indústria do turismo sem automóveis e aviões para proporcionar rápido deslocamento aos seus turistas, ou sem computadores, telefones e internet para agilizar a troca de informações entre os agentes nela envolvidos, ou sem o individualismo e as carências existenciais manifestados nos ambientes metropolitanos e nas relações sociais que o abrangem, para, em parceria com os grandes meios de comunicação, gerarem as necessidades de deslocamento em busca de lazer e evasão, ou, ainda, sem a institucionalização das férias como

um direito de todos os trabalhadores para que possam se tornar consumidores do tempo livre. O turismo é, portanto, dependente da herança trazida pelo século XX.

À medida que estas transformações impulsionavam a atividade turística e davam-lhe relevância na conjuntura econômica e social, estudos acadêmicos também passaram a tomá-la como objeto de análise. As primeiras aproximações teóricas foram registradas por volta de 1910 e privilegiavam o ponto de vista econômico para sua compreensão, prevalecendo como um tema restrito aos economistas até meados da década de 1930, com destaque para a pioneira atuação da chamada escola de Berlim (FUSTER, 1971). Daí em diante, outros olhares disciplinares passaram a gradativamente se deter no turismo que cada vez mais se mostrava como um novo fenômeno a ser tratado, ou, nos termos de Thomas Khun (1992), como um novo problema para os paradigmas do meio acadêmico-científico. Entretanto, isto só efetivamente ocorre a partir da década de 1960, quando o tema ganha maior destaque, por conta de uma "euforia internacional quanto ao crescimento do empreendimento turístico e às possibilidades de desenvolvimento advindas de sua implantação" (BANDUCCI JUNIOR, 2001, pg. 24). É neste período que o crescimento econômico da atividade alcança taxas próximas a 10% a.a, o Banco Mundial passa a incentivar sua disseminação, especialmente em países terceiro-mundistas e a Organização das Nações Unidas decreta 1967 como o Ano Internacional do Turismo (CRICK, 1989 *apud* BANDUCCI JUNIOR, 2001).

No início da década de 1990, o antropólogo norte-americano Jafar Jafari procurou construir uma análise retrospectiva sobre o debate acerca do tema até então realizado, de forma a classificá-lo quanto aos seus variados vieses de abordagem. Neste sentido, identificou quatro diferentes plataformas de aproximação: a de "defesa", a de "advertência", a de "adaptação" e a de "conhecimento".

Primeiramente, a "plataforma de defesa" é caracterizada por uma postura apologética em relação ao turismo, partindo-se da premissa de que este é um mercado em expansão que possui potencial para gerar riqueza, trabalho e renda e destacando uma visão otimista da atividade, geralmente compartilhada por economistas e planejadores. Este tipo de abordagem está presente em grande parte das políticas públicas do setor e evita uma perspectiva mais crítica, principalmente no que tange aos problemas sócio-ambientais registrados em diversas áreas onde o turismo se consolidou.

Fazendo-lhe oposição direta, a “plataforma de advertência” intenciona desenvolver uma postura que enfatize a crítica antes evitada, ressaltando problemas sociais que muitas vezes acompanham a instalação da atividade turística em novos locais como a dependência econômica, a desestruturação de valores e práticas culturais e a degradação de ambientes naturais. Ou seja, esta aproximação do tema, normalmente associada às ciências sociais, tende a revestir o turismo de uma conotação negativa e a repudiá-lo.

De maneira a evitar o simples dualismo apresentado, a “plataforma de adaptação” advoga a idéia de que existem diferentes tipos de atividade turística e que cada um exerce um impacto diverso na comunidade local. Assim, enquanto algumas formas de turismo que acarretam menores danos ambientais e sociais deveriam ser incentivadas, aquelas mais agressivas deveriam ser combatidas. Assumindo esta postura, busca criticar o turismo de massa e práticas semelhantes, ao mesmo tempo em que se apóia em neologismos como o “ecoturismo” e exalta um “turismo alternativo”, não mais se detendo na questão relativa a se a atividade em si é benéfica ou não, porém deslocando-a para a qualidade de suas formas de expressão.

Por último surge a “plataforma de conhecimento”, que considera maniqueístas as abordagens anteriores e pretende superá-las para formar um corpo científico do conhecimento sobre turismo, desenvolvendo uma visão mais holística “capaz de revelar sua natureza e seu significado no contexto da sociedade ocidental moderna e das comunidades pré-industriais em que ocorre” (BANDUCCI JUNIOR, 2001, pg. 30). Não se trata, portanto, nessa perspectiva, de se buscar uma comprovação do caráter essencialmente positivo ou negativo do turismo, mas de compreendê-lo. A “plataforma do conhecimento” surgiu num momento posterior em relação à origem das demais e vem ganhando força no meio acadêmico.

Conforme demonstra Jafari, os agentes sociais envolvidos direta ou indiretamente com o turismo adotam diferentes posturas ao se aproximarem do tema, o que é influenciado por suas posições e suas formas de inserção nesta dinâmica. Em diversas oportunidades, o turismo tem sido considerado como dotado de virtudes ou deficiências que lhe seriam intrínsecas, como fica claro tanto nas “plataformas de defesa” e de “advertência” quanto na “plataforma de adaptação”. Os discursos pró e contra a atividade e o embate entre eles afloram na medida em que

disputas acerca da execução de projetos turísticos envolvem uma ampla gama de interesses, onde alguns se conciliam enquanto outros se contrapõem.

Uma vez que a prática de visitação turística gera fluxos heterogêneos que tendem a convergir em determinados territórios, já que os atrativos, isto é, as mercadorias turísticas são únicas e fixas no espaço; uma vez que as populações residentes dificilmente compartilham de todos os códigos sociais e dos interesses dos visitantes; e uma vez que ocorrem relações tanto entre capitalistas como entre estes e trabalhadores no desenvolvimento da atividade há uma tendência inevitável ao conflito social pela utilização do espaço e que deve ser devidamente tratada e abordada. Esforços são engendrados, no entanto, para se construir consensos no que tange às benesses proporcionadas pelo turismo e seu desenvolvimento para os mais variados agentes sociais, desde comunidades receptoras a trabalhadores, burocratas e capitalistas, de forma a consolidar o senso comum que auxilia a legitimação dos planos e projetos das elites empresariais ligadas ao setor. Esta perspectiva esvazia de complexidade a atividade turística e procura obscurecer o caráter conflituoso que a envolve na sociedade moderna capitalista.

Entendendo que a “noção de conflito pressupõe práticas que colocam em oposição intenções, interesses ou sentimentos quanto a um objeto, ou conjunto de objetos determinado” (VAINER; GONÇALVES, 1993 *apud* LIMA, 2001, pg. 1140) e aceitando o pressuposto de que os espaços turísticos são objetos ou conjuntos de objetos de interesse de diversos agentes sociais, como o Estado, empresas, residentes, trabalhadores e turistas, não há como compreender o fenômeno turístico a partir de uma perspectiva que privilegie o consenso entre todos os sujeitos e suas intenções. Ao contrário, acreditamos que os espaços turísticos e as ações que nele se desenrolam são resultado das múltiplas interações conflituosas e das relações de poder entre os agentes citados, expressando de maneira peculiar as contradições inerentes ao modo de produção capitalista e o estado da luta de classes em determinado momento histórico.

Neste sentido, o presente trabalho procura se alinhar à “plataforma de conhecimento” indicada por Jafari e contribuir para a consolidação de uma perspectiva mais abrangente em relação à atividade turística e suas conexões com o território, pois busca analisá-las a partir dos conflitos sociais que a permeiam ao invés de trabalhar com a predominante visão do consenso construído acerca dos benefícios ou malefícios trazidos pelo turismo aos locais onde é praticado e

explorado. Entendemos que este é apenas um primeiro passo para o aprofundamento na compreensão dos processos sócio-espaciais aqui considerados, bem como das peculiaridades do fenômeno de urbanização turística, típico processo de reconfiguração geográfica que tem atingido um número cada vez maior de cidades nos mais variados países e, logo, tem se mostrado de vital importância para o planejamento urbano e seus estudos.

Assim, o objeto de trabalho consiste nos conflitos entre classes sociais envolvidas nas práticas turísticas e sua manifestação na formação dos espaços onde o turismo é atividade econômica predominante. Neste contexto, procuramos analisar o papel desempenhado pelo Estado através de suas políticas públicas e intervenções espaciais no direcionamento deste processo conflituoso de apropriação de territórios que envolve a urbanização turística, bem como suas conseqüências territoriais diretas. Ou seja, de forma mais objetiva, as questões centrais que se colocam e que norteiam a presente investigação são as seguintes: Que função tem sido desempenhada pelo Estado no contexto dos conflitos entre classes presentes nos processos de urbanização turística? Quais grupos específicos têm sido beneficiados e quais têm arcado com os custos do desenvolvimento turístico? Como esta atuação governamental, na forma de planejamento urbano, tem se manifestado no espaço?

Para respondê-las, optamos, primeiramente, por utilizar como objeto empírico o processo de urbanização turística ocorrido no município fluminense de Cabo Frio em conjunto com os conflitos que a permearam e determinaram seu direcionamento. Da mesma forma, o recorte temporal escolhido para a análise consiste no período compreendido entre a década de 1950, quando o turismo começa a ser praticado na cidade, e o final do século XX, quando a atual estrutura urbana já estava consolidada, coincidindo com a época de desenvolvimento turístico mais acelerado na escala mundial. A opção por este recorte se justifica tanto pelo fato daquela cidade ter adotado a atividade em questão como sua principal fonte de renda quanto devido à considerável parcela de seu território ter sido radicalmente transformada em virtude de sua utilização para fins de visitação e hospedagem durante este período. Outro aspecto que justifica esta escolha é o fato do município ter atraído, e ainda atrair, fluxos turísticos notadamente heterogêneos ao longo do tempo, o que provavelmente agudizou os conflitos concernentes à apropriação do espaço.

Assim, a partir do alinhamento com os objetivos propostos, realizamos a análise das políticas públicas e de suas relações com os rumos tomados pela urbanização em Cabo Frio através de levantamentos dos planos, projetos, legislações e intervenções urbanas de maior impacto na conformação dos principais espaços turísticos municipais, além de utilizarmos dados coletados em entrevistas de representantes do governo local. A reconstrução histórica dos processos desencadeados por aquelas intervenções também se valeu de material documental como jornais, revistas, anúncios e fotos, de forma a melhor ilustrar e captar a dinâmica dos embates travados no âmbito da apropriação e construção do espaço.

Devemos aqui apontar, ainda, um fator fundamental que justifica a escolha do objeto empírico para a reflexão proposta e que está conjugado às circunstâncias em que as primeiras inquietações motivadoras deste trabalho surgiram, isto é, minha relação com a cidade de Cabo Frio, a qual teve início em 2006, quando a visitava quase toda semana. Curiosamente, ao contrário da maioria das pessoas que para lá se direcionam, minhas razões para o constante deslocamento do Rio de Janeiro à Região das Baixadas Litorâneas não estavam relacionadas ao lazer, mas ao trabalho. Naquele momento eu integrava a equipe responsável por elaborar o Plano Diretor do município, o que me levou a realizar um intenso levantamento de dados durante aquele ano e a conhecer diversas frações do território municipal, algumas delas desconhecidas de muitos habitantes. Conforme desenvolvia estas atividades, pude conviver com munícipes, fazer algumas amizades e me familiarizar a muitos dos locais freqüentados por turistas e moradores. Apesar de ter sido uma experiência de grande aprendizado profissional e técnico, foi a observação de algumas peculiaridades do ambiente da cidade que mais me marcou.

Particularmente, chamava a minha atenção a forma como a paisagem se apresentava às margens do Canal do Itajurú na área conhecida como Boulevard Canal, utilizada como pano de fundo para o consumo de visitantes nos bares e restaurantes ali concentrados. Numa determinada ocasião em que visitava aquele lugar, ao tentar visualizar a margem oposta, percebi uma exagerada artificialidade naquela paisagem, principalmente ao notar que não era possível enxergar nem o movimento de pessoas e automóveis e nem a comunidade da Gamboa, um movimentado bairro popular, situado no outro lado do canal. Ao contrário, o cenário era formado de maneira quase homogênea por um grande condomínio e um clube que pareciam esconder uma realidade social e física conhecida através dos dados e

mapas referentes àquela área ao mesmo tempo em que “europeizavam” e adornavam a paisagem com árvores típicas de clima temperado, destoando completamente do ambiente tropical da cidade.

Outro aspecto que me instigava era o fato de que, ao circular pelas vias do centro da cidade e de bairros adjacentes, dificilmente a paisagem do Canal do Itajurú estava disponível aos olhos dos transeuntes e motoristas, uma vez que sempre havia grandes obstáculos e construções que a impediam de ser acessada. Assim, poucos eram os lugares como o Boulevard Canal, o Morro da Guia e o atracadouro localizado no fim da Avenida Assunção que ainda proporcionavam a oportunidade a todos, mesmo que parcialmente, de visualizá-la. Nestes últimos casos, o olhar mais atento do observador poderia notar a citada predominância de condomínios fechados e clubes às margens do canal.

Portanto, parte das reflexões aqui articuladas acerca da formação dos espaços turísticos teve origem na observação destes aspectos e no questionamento das razões para a ocorrência daquele fenômeno. Neste sentido, o primeiro capítulo procura desenvolver uma análise sobre os primeiros movimentos ocasionados pela chegada de turistas e os processos daí decorrentes que levaram à privatização de espaços públicos no Canal do Itajurú e, consequentemente, da sua paisagem, tornando exclusivo seu acesso a alguns grupos sociais específicos. Com isso, o objetivo central é compreender quais mecanismos foram utilizados pelos agentes envolvidos para implementarem e legitimarem suas ações, especialmente aqueles concernentes à possível participação das intervenções estatais neste contexto, assim como as razões que proporcionaram a materialização de seus projetos nas formas-conteúdo analisadas.

Para tanto, são também consideradas as relações entre as atividades econômicas precedentes, com seus objetos geográficos e agentes próprios, e o posterior advento do turismo e da resignificação da paisagem, que trouxe novas demandas espaciais aliadas à necessidade de adaptação de um antigo sistema de objetos a um novo cenário sócio-econômico, passando a contemplar a atuação de outros agentes emergentes. Buscamos identificar quem eram estes novos agentes, bem como as alianças entre eles costuradas e suas motivações a partir de uma leitura do direcionamento dado aos projetos e planos urbanísticos cujos impactos possam ter ocasionado a privatização de espaços no Canal do Itajurú. Utilizamo-

nos, ainda, de material iconográfico e fotos aéreas como instrumentos auxiliares para caracterizar o fenômeno em questão.

Em seguida, o capítulo 2 objetiva compreender a dinâmica dos processos de fragmentação e de tentativas de homogeneização territorial presentes em espaços turísticos, bem como a inserção do Estado no contexto dos conflitos sócio-espaciais que a originam e sua contribuição para a formação de um território mais ou menos segregado. Tendo esta preocupação como elemento norteador, investigamos os condicionamentos gerados pelas particularidades da urbanização turística e suas ligações com o fenômeno de manipulação de fluxos exercida pelas instâncias de poder através da inibição do deslocamento de grupos sociais de menor poder aquisitivo ao mesmo tempo em que a locomoção das classes com maior capacidade de consumo é estimulada pelo capital, demonstrando claramente a meta de se homogeneizar a composição social do território em função da otimização do consumo. Consideramos, ainda, as prováveis facilidades oferecidas à materialização do desejo de auto-segregação das elites em enclaves fortificados, que buscam construir ambientes socialmente homogêneos para suas práticas de lazer.

Para isso, é abordado o caso de grupos excursionistas residentes nas áreas periféricas da metrópole fluminense que se dirigiam a Cabo Frio em fins de semana e nas épocas de alta temporada para freqüentar algumas praias e que foram recorrentemente repelidos e hostilizados por outros sujeitos sociais, os quais buscaram desenvolver mecanismos repressores à presença dos chamados “farofeiros”, redirecionando seus fluxos para áreas menos visadas pelo capital turístico. Esse processo se iniciou em meados da década de 1970, sendo antecedido pelo movimento de privatização da paisagem tratado no primeiro capítulo e caracterizado por novas formas de exclusão espacial que discriminavam os visitantes de baixo poder aquisitivo. Assim, procuramos entender, sobretudo, de que maneira o governo local contribuiu para a construção e institucionalização dos filtros sócio-espaciais utilizados, valendo-nos do apoio em alicerces teóricos para tratar das tentativas de homogeneização territorial identificadas em Cabo Frio e de suas ligações com macroprocessos existentes ao longo do período analisado.

Já no capítulo 3, intencionamos dar destaque às políticas públicas de turismo como instrumento privilegiado de atuação estatal para o setor ao analisar seus posicionamentos quanto à contemplação das diferentes classes sociais no seu escopo de ação. O objetivo aqui é compreender quais as ligações da formulação

destas políticas com a conformação de espaços turísticos excludentes, principalmente se as exclusões inscritas no espaço através das segregações e da manipulação dos fluxos assumem formas correspondentes no conteúdo de documentos oficiais.

Neste sentido, visamos traçar um histórico da utilização destes instrumentos, representados por políticas, planos e projetos nas esferas federal, estadual e municipal, de forma a verificar como seus discursos e as intenções de ação neles explicitadas estão conectadas tanto aos processos de privatização da paisagem quanto às tentativas de homogeneização do território em Cabo Frio. Aliado a isso, procuramos caracterizar os vínculos estabelecidos entre as diferentes esferas e órgãos governamentais responsáveis pelo setor turístico, isto é, suas inter-relações, e a inserção de suas respectivas políticas e ações em cada contexto histórico considerado. Buscamos, portanto, neste último capítulo, entender qual a relevância das políticas públicas de turismo e de seus direcionamentos no âmbito dos embates sociais produtores do espaço, sobretudo na urbanização turística.

É necessário e importante, ainda, fazer uma ressalva de forma a esclarecer a opção conceitual realizada para todo o trabalho no que se refere à definição de turismo, uma vez que este ponto influi diretamente na delimitação do objeto abordado. Primeiramente, apesar de entendermos que existem algumas diferenciações entre lugares onde predomina o uso de segundas residências e outros onde hotéis e pousadas são majoritariamente utilizados por visitantes, ambos os casos são aqui considerados como manifestações do fenômeno turístico. Esta escolha está baseada na afirmação da Organização Mundial do Turismo, órgão destinado ao setor na escala mundial, de que o turismo consiste nas

> atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadias em lugares diferentes ao de sua morada habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, com fins de lazer, por negócios ou outros motivos, não relacionados com o exercício de uma atividade remunerada no lugar visitado (ORGANIZAÇÂO MUNDIAL DO TURISMO, 2009)

Assim, consideramos que não há razão para tratarmos as chamadas práticas de veraneio, amplamente presentes não só em Cabo Frio, mas em toda a região das baixadas litorâneas, como atividades fundamentalmente distintas do fenômeno relacionado ao uso de meios de hospedagem comerciais sendo ambos, portanto, manifestações do fenômeno turístico.

Além disso, partilhamos do ponto de vista que classifica as práticas excursionistas, ou seja, as viagens realizadas em um período inferior a vinte e quatro horas por visitantes que não realizam pernoite no local visitado, como práticas turísticas. Isso porque entendemos que o que caracteriza o turismo é o deslocamento de determinado(s) sujeito(s) para locais fora de sua área de moradia habitual relacionado à motivação qualquer que não seja a de exercer atividade remunerada no destino, o que engloba perfeitamente o excursionismo, não havendo razão para não identificá-lo como uma modalidade turística, ainda que seja dotado de algumas particularidades. Estas opções conceituais são importantes, uma vez que ampliam a abrangência da definição de turismo e, logo, da urbanização turística que integra a problemática abordada.

Cabe, por último, explicitar que nossa intenção não é a de esgotar o assunto neste trabalho, considerando-se desde as limitações de uma dissertação de mestrado até a amplitude do tema tratado, mas sim de contribuir para as reflexões que vêm sendo desenvolvidas acerca das relações entre turismo e espaço e para as questões enfrentadas pelos estudos em planejamento urbano relativas à urbanização turística e às tensões territoriais nela manifestadas.

CAPÍTULO 1: A PRIVATIZAÇÃO DA PAISAGEM

Este capítulo tem por objetivo analisar os processos de transformação do território cabofriense e o papel desempenhado pelas políticas públicas neste contexto, especialmente quanto à apropriação e privatização de espaços em uma de suas áreas de grande atração e valorização turística: o Canal do Itajurú e seus arredores. Este canal, que se constitui na ligação do oceano Atlântico com a lagoa de Araruama - maior lagoa hipersalina do mundo - foi alvo de diversas intervenções urbanas ao longo do último século, sobretudo ao se iniciar o desenvolvimento da atividade turística a partir da década de 1950, as quais consolidaram a privatização do acesso a uma das paisagens mais cobiçadas da região por parte de um pequeno grupo social. No entanto, sua importância remonta aos primórdios da colonização, então subordinada aos interesses e conflitos entre os agentes sociais daquela época. A seguir, um breve histórico será apresentado no sentido de se compreenderem as condições que proporcionaram o surgimento do fenômeno em questão.

1.1 HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE CABO FRIO

Já nos anos subseqüentes ao descobrimento do Brasil, o território que hoje abrange o município de Cabo Frio foi objeto de atenção dos portugueses. Sabe-se que nos primeiros trinta anos de colonização não houve iniciativa de ocupação territorial por parte da metrópole, que se limitou a enviar expedições de reconhecimento da costa brasileira e de exploração incipiente do pau-brasil. Segundo alguns historiadores, já na terceira expedição às terras brasileiras uma frota portuguesa sob o comando de Américo Vespúcio construiu o que seria a primeira feitoria que se tem registro no Brasil, em Cabo Frio, para exploração de pau-brasil, no ano de 1503[1]. Tratava-se de uma construção precária, utilizada apenas para armazenar a madeira a ser carregada em embarcações, e que teria sobrevivido até pelo menos 1511, quando foi destruída por índios tupinambás (CUNHA, 2004). A localização de feitorias também se deu em outros trechos da costa brasileira, sendo esta a principal característica deste início de colonização

[1] Embora alguns autores como Cunha (2004) afirmem com convicção a existência desta feitoria já em 1503, outros como Santos (2001) preferem ser mais cautelosos afirmando que ainda persistem dúvidas.

portuguesa. No entanto, apesar do domínio luso, franceses e holandeses não reconheciam o direito adquirido por Portugal no tratado de Tordesilhas e durante o primeiro século realizaram a extração de pau-brasil de maneira clandestina e o escambo com grupos nativos da costa. A iniciativa francesa culminou na tentativa de se criar a “França Antártica”, em 1555, na Baía de Guanabara e, de acordo com Saint-Hilaire, os franceses teriam utilizado Cabo Frio como o ponto de partida da última tentativa de se tomar o Rio de Janeiro em 1568. Após sucessivas expulsões de invasores da região, o governo português decide organizar uma expedição a Cabo Frio, em 1615, com o intuito de dar uma solução final às atividades clandestinas de escambo e extração. Para isso, foram destruídas fortificações e construções holandesas e francesas situadas na entrada do canal do Itajurú, principal via de acesso às regiões interioranas abundantes em pau-brasil e à lagoa de Araruama, principiando em seguida a construção de um forte no mesmo local e obstruindo a entrada do canal. Ao fim do mesmo ano, Cabo Frio é elevada à condição de cidade, ato este permeado por caráter eminentemente urgente e estratégico de ocupação territorial, o que pode ser comprovado em um trecho da carta de “Provisão do Governador”, onde o mesmo nomeia o oficial Estevão Gomes como capitão da nova fortificação construída. O documento diz que o referido oficial possui poderes de distribuir sesmarias, desde que dê terra somente “a pessoa que logo a vá povoar, e cultivar, sem para isso poder limitar tempo que exceda de seis meses pello muito que convém povoar-se o dito Cabo Frio com brevidade” (Casadei, 1971 *apud* Cunha; Leite,1987, p. 19).

Estes fatos apontam para a importância de ordem estratégica daquelas terras nos primeiros séculos. Dada a abundância de grandes reservas de pau-brasil, particular atenção era dispensada à existência do Canal do Itajurú, pois este se constituía numa via de navegação onde grandes embarcações podiam ser utilizadas para se acessar terras interioranas que possuíam maiores quantidades da cobiçada madeira. No próprio auto de fundação da cidade tal importância se vê descrita, exaltando não só o acesso facilitado, mas ainda a característica única que o mesmo imprimia naquele sítio, pois não havia outra barra próxima onde se pudesse carregar navios com segurança face ao agito do mar e ao combate de inimigos. Por conta de sua valorização, pode-se apontar o entulhamento da entrada do canal com o propósito de se evitar o acesso de embarcações clandestinas à lagoa de Araruama, às terras interioranas e às matas de pau-brasil como a primeira de várias ações

governamentais que aconteceriam nos séculos seguintes. Este fato acarretou em impactos físicos relevantes ao longo dos séculos que estavam por vir, como a aceleração de seu assoreamento natural (LESSA,1990). Pode-se afirmar, portanto, que esta foi a primeira forma de intervenção física utilizada para garantir acesso exclusivo ao Canal do Itajurú de que se tem registro.

Os anos seguintes à fundação da cidade e às conseqüentes providências tomadas foram marcados por uma transição em direção a uma maior estabilidade em relação aos conflitos e disputas existentes. Já em 1616 a cidade começa a ser construída à beira do canal, no que hoje é conhecido como bairro da Passagem, distando cerca de 1.000 metros do seu encontro com o oceano e constituindo-se, devido aos muitos terrenos alagadiços existentes, como a área habitável mais próxima do forte São Mateus. Na mesma época, este começava a ser construído na barra do canal para substituir o primeiro forte português, intitulado forte de Santo Inácio. Desde sua fundação até 1640, sesmarias de grandes proporções são distribuídas a entidades religiosas, o que reduziu consideravelmente a área disponível para o crescimento da cidade. Com o fim das tentativas de invasão pelos ataques de piratas, o ímpeto inicial de povoamento para afirmação de posse territorial perde fôlego, o que é retratado pelo registro de apenas vinte e quatro moradores e do abandono do forte São Mateus, no ano de 1648 (CUNHA; LEITE, 1987).

Poucos anos depois, um novo período se iniciou, marcado pela mudança de rumos quanto à sua expansão. A extração de sal na lagoa de Araruama surgia já na década de 1660, dando nova motivação à ocupação e ocasionando mudanças físicas, algumas delas radicais. Todo um aparato estatal e religioso começa a ser construído, como a Câmara Municipal e a igreja matriz de Nossa Senhora da Assunção. No entanto, esta infra-estrutura é criada em outro ponto, afastado do núcleo inicial da Passagem, localizada ainda na beira do canal, porém mais distante do litoral. Ainda de acordo com Cunha e Leite, as preocupações não estavam mais voltadas ao combate a invasores e nativos, mas para a exploração de sal na lagoa, à implementação de construções em um ambiente mais salubre e distante dos alagadiços limítrofes ao primeiro núcleo e, principalmente, para facilitar o abastecimento de água do novo sítio, dada a proximidade da fonte do Itajurú, a única fonte de água potável disponível no termo da cidade. O mapa abaixo, datado do início do século XIX, demonstra a localização dos dois núcleos e do forte São

Mateus, bem como suas proximidades com o canal, sendo estas as referências geográficas mais expressivas para a paisagem da época.

Mapa 1: Planta do Porto e Cidade de Cabo Frio, 1806. Fonte: Mapoteca do Serviço Geográfico do Exército (Autor anônimo). Indicações em negrito elaboradas pelo autor.

Apesar do avanço no que se refere à infra-estrutura municipal e à expansão urbana com a construção de um novo núcleo, este movimento logo foi freado pela coroa portuguesa através da proibição da exploração de sal. Isto ocorreu devido ao fato da metrópole já produzir seu próprio sal e não admitir a existência de produção salineira em sua colônia, obrigando-a a comprar exclusivamente seu produto. Estas restrições, que vieram a ser mais severas no final do século XVII - não admitindo nem mesmo o aproveitamento do que naturalmente fosse produzido sem intervenção humana - estancou o crescimento econômico e urbano da região de tal forma que, passados mais de cem anos, Cabo Frio possuía um contingente populacional pouco maior que 1.400 pessoas onde mais de 95 % do total de residências eram de pau-a-pique e as ruas não possuíam alinhamento (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL,1987). Entretanto, o monopólio da coroa não foi passivamente aceito e a população local ao resistir, não apenas reclamava, mas desobedecia às ordens, explorando o sal clandestinamente. Estas ações foram alvo da repressão portuguesa, ocasionando conflitos que

culminaram com o fim do monopólio do sal já no início do século XIX. O término das restrições possibilitou a retomada do crescimento da cidade, tanto que, em 1824, é concedido o primeiro aforamento a um particular para a construção de salina artificial. Porém, o atraso em relação às técnicas de produção fez com que as salinas ainda possuíssem características rudimentares.

Com a extinção do monopólio e as posteriores melhorias das técnicas utilizadas, a produção crescia e passava a abastecer diversos centros urbanos no Brasil e no exterior. Obras na barra do canal do Itajurú começaram a ser realizadas em 1839, com a finalidade de otimizar o transporte do produto através de melhorias do sistema de navegação lagunar. Em 1879, a entrada do canal é finalmente desobstruída pelo Barão de Tefé (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARSTÍSTICO NACIONAL, 1987). Já no fim do século XIX, a maior parte da produção do país tinha sua origem na lagoa de Araruama[2].

Portanto, ao longo destes séculos a importância do canal é reafirmada, não mais como via de acesso às matas de pau-brasil, mas como via de escoamento da produção de sal de toda a região, além de parte de sua área também ser utilizada para a construção de salinas. Outra atividade econômica que esteve presente durante longo período e que dependia do canal foi a pesca artesanal, apesar da mesma não ter se desenvolvido a ponto de gerar grandes excedentes que pudessem alterar sua principal função de subsistência para a população local.

Assim, as atividades ligadas à extração e beneficiamento do sal e à pesca aliadas aos conflitos sociais que as envolveram foram responsáveis pelo desenvolvimento, ainda que lento, da cidade no decorrer dos séculos XVII, XVIII e XIX. A implantação de infra-estrutura na região durante a primeira metade do século XX, como a construção da ferrovia Niterói-Cabo Frio em 1936, a construção da rodovia Amaral Peixoto na década de 1940, a implantação da Cia. Nacional de Álcalis em 1943 e da Refinaria Nacional de Sal em 1949 e a construção da ponte Feliciano Sodré, ligando a porção da restinga ao continente, foi demandada por estas atividades econômicas, especialmente pela salineira. Grande parte desta infra-estrutura a partir da década de 1940 possibilitaria o início da atividade turística, alterando o ritmo e a forma de expansão urbana. Mais tarde, em 1973, esta

[2] Porém, foi somente no início do século passado que a indústria salineira conseguiu impor um ritmo mais forte à produção, através de melhorias no processo de extração e beneficiamento do sal, quando a produção salineira demonstrou pleno vigor, especialmente no pós-primeira guerra mundial.

atividade se afirmaria definitivamente como a dominante, após a construção da ponte Rio-Niterói e a decadência do sal.

1.2 O TURISMO E A NOVA LÓGICA URBANA

Analisando as inovações infra-estruturais da primeira metade do século XX acima citadas, pode-se dizer que as que mais contribuíram para a chegada dos primeiros visitantes à região foram a construção da rodovia Amaral Peixoto (RJ-106), que ligava a região metropolitana à cidade, e da ponte Feliciano Sodré, que possibilitava cruzar o Canal do Itajurú e acessar Cabo Frio por automóveis a partir da margem continental. Com isso, durante a década de 1950 a atividade turística começava a ser praticada na cidade, não só por conta destes fatores, mas também em virtude de outros de ordem econômico-social e cultural, como a valorização da paisagem do litoral que vinha desbancando outros destinos antes mais desejados, como as serras e as instâncias hidrominerais e a disseminação do automóvel e das férias remuneradas (BENHAMOU, 1971).

Algumas estatísticas demonstram a força das transformações a partir daí ocasionadas: em 1940, a população urbana do primeiro distrito de Cabo Frio era de 5.826 habitantes, em 1960 este contingente já somava mais que o dobro daquele registro, com 13.153 habitantes e, em 1980, esse número já ultrapassava 40.000 pessoas, quase triplicando o número anterior (IBGE, 2000 *apud* FUNDAÇÃO CIDE, 2009). O acelerado crescimento populacional foi causado, em grande parte, pela migração de mão-de-obra oriunda de outras regiões em busca de ocupação profissional e atraída pelas oportunidades de emprego criadas nas áreas de construção civil e serviços, as quais não exigiam qualificação e estavam diretamente subordinadas ao turismo. Esta migração implicou em um acréscimo das unidades habitacionais, o que também se deu através do crescimento de favelas.

Ao mesmo tempo, houve considerável incremento da oferta de infra-estrutura turística: em 1950 existiam apenas 6 hotéis e 4 pousadas, em 1982 eram 19 hotéis e em 2001 já existiam 19 hotéis, 48 pousadas e 3 motéis (IBGE, 2003). Este movimento coincide com aquele de desativação de salinas, representando o declínio da atividade que antecedeu o turismo. De acordo com a extinta Comissão Executiva do Sal, houve 20 pedidos de cancelamento de registro de salinas entre 1940 e 1981, sendo que 70 % destes ocorreram a partir da década de 1970, exatamente quando o turismo ganha maior expressão e ocorrem apropriações do espaço voltadas para o

novo uso de forma mais direta (CASTRO, 1995). Paralelamente, houve um intenso surto de especulação imobiliária nos anos que antecederam à inauguração da ponte Rio-Niterói. Entre os anos de 1970 e 1972, foram concedidas mais de 4000 licenças para novas construções, enquanto que nos quatro anos anteriores haviam sido liberadas somente 200 autorizações. Muitas destas novas instalações respondiam a uma demanda por residências de veraneio[3].

Todo este processo acarretou, particularmente na orla do Canal do Itajurú, a utilização de salinas desativadas para a criação de condomínios e/ou de espaços de lazer e práticas de esportes restritos às elites que visitavam a cidade. Isto ocorreu principalmente por conta de sua boa localização, que proporcionava uma visão privilegiada da valorizada paisagem[4] do canal.

Na verdade, houve um processo de refuncionalização do espaço, por conta de alterações referentes à atividade econômica dominante no território. Segundo Milton Santos (1985, p.49), "sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial". A lógica da produção foi substituída pela lógica da especulação imobiliária e da resposta a demandas de agentes externos, no caso os visitantes, sobretudo veranistas. Esta é uma peculiaridade dos espaços turísticos, uma vez que estes não se configuram mais como *locus* do consumo de mercadorias, mas sim como o próprio objeto de consumo, o que faz com que a produção e organização destes espaços estejam condicionadas a uma lógica eminentemente externa, ou seja, às exigências de turistas (CRUZ, 2002), questão que será aprofundada no capítulo 2.

Com isso, a indústria salineira cabofriense, que já sofria pressões relativas às desvantagens na concorrência de seu produto com o sal extraído e beneficiado no nordeste, passou também a ser confrontada pela intensa valorização do solo que incidia exatamente nos locais onde estava situada, o que levou ao seu colapso e à reconfiguração destas áreas, isto é, a uma adaptação das antigas formas geográficas, ainda que parcialmente, a novas funções. Esta valorização ocorreu

[3] Dados fornecidos pelo prefeito municipal daquela ocasião, o Senhor Otime do Santos, em entrevista que nos foi concedida em janeiro de 2009.

[4] Ao trabalhar com o conceito de paisagem, Milton Santos afirma que se a "configuração territorial pode ser definida como o conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área (...) a paisagem é apenas a porção da configuração territorial que é possível abarcar com a visão" isto é, "um conjunto de objetos reais-concretos" por alguém visualizado (1996, pg.83). Daqui em diante, esta será a definição utilizada, sempre levando em conta a susceptibilidade da paisagem a subjetivas apropriações simbólicas por parte do(s) sujeito(s) que as visualiza(m).

devido à sua peculiaridade de acesso às águas do canal e da lagoa de Araruama, objeto valioso no contexto da nova lógica que se impunha.

De acordo com Cruz (2002), a atividade turística surge mundialmente como atividade econômica no século XIX. Desde então, a atividade foi gradativamente deixando de ser uma “usuária passiva dos territórios” para tornar-se um agente condicionador de seu reordenamento. Este fenômeno fica claramente caracterizado no caso de Cabo Frio, onde a criação de infra-estrutura para outras atividades – pesca e extração e beneficiamento de sal – até a década de 1940 propiciou a possibilidade de desenvolvimento da atividade turística. A partir da década de 1950, o turismo ganha força, mas ainda compartilha o uso do espaço com a atividade salineira. Com a expectativa de criação da ponte Rio-Niterói, que viria a facilitar o deslocamento dos moradores da capital fluminense à região, aliada a outras mudanças como o acesso de uma maior parcela da classe trabalhadora às férias remuneradas e da classe média aos automóveis, a lógica de ocupação territorial passa a ser hegemonicamente ditada pela atividade turística e pela especulação imobiliária e não mais pela salineira.

1.2.1 Bases para o processo de privatização da paisagem

A apropriação da herança deixada pela indústria do sal por parte de sua sucessora, a atividade turística, não se restringiu ao que Milton Santos (1980) chama de rugosidades do espaço, ou seja, as marcas nele deixadas por processos sócio-econômicos anteriores e cristalizadas nas formas geográficas e nos seus arranjos que condicionam as relações sociais. No âmbito das políticas públicas, alguns dos projetos elaborados com a finalidade de apoio à exploração salineira foram adaptados para atender aos interesses de especuladores imobiliários e empresários que visavam lucrar com esta mudança de rumo e legitimar seus projetos de construção de condomínios, loteamentos, marinas e clubes elitizados às margens do Canal do Itajurú.

De maneira a resolver em definitivo os problemas de assoreamento e, consequentemente, de navegação e escoamento da produção de sal, o Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN) elaborou estudos para realização de dragagem e alinhamento do canal na década de 1930. Estes estudos resultaram em um projeto aprovado pelo governo federal através do decreto 3002 de 1938 que destinava verbas para sua execução e previa o estreitamento do canal de

450 para cerca de 100 metros. (BRASIL, 1938a). Entretanto, na mesma época fora construída a ferrovia Niterói-Cabo Frio, que apresentava vantagens em relação ao concorrente transporte aquaviário. Além disso, as melhorias implementadas no porto do Forno, em Arraial do Cabo, e a implantação da Companhia Nacional de Álcalis na mesma região transformaram o porto de Cabo Frio em uma opção secundária. Estes fatores acabaram por diminuir a importância do Canal do Itajurú na cadeia de produção, o que tornou o seu projeto de alinhamento e de dragagem obsoleto, sendo este logo esquecido e "engavetado". No entanto, algumas propostas nele contidas seriam reutilizadas e adaptadas aos novos interesses que o sucederam.

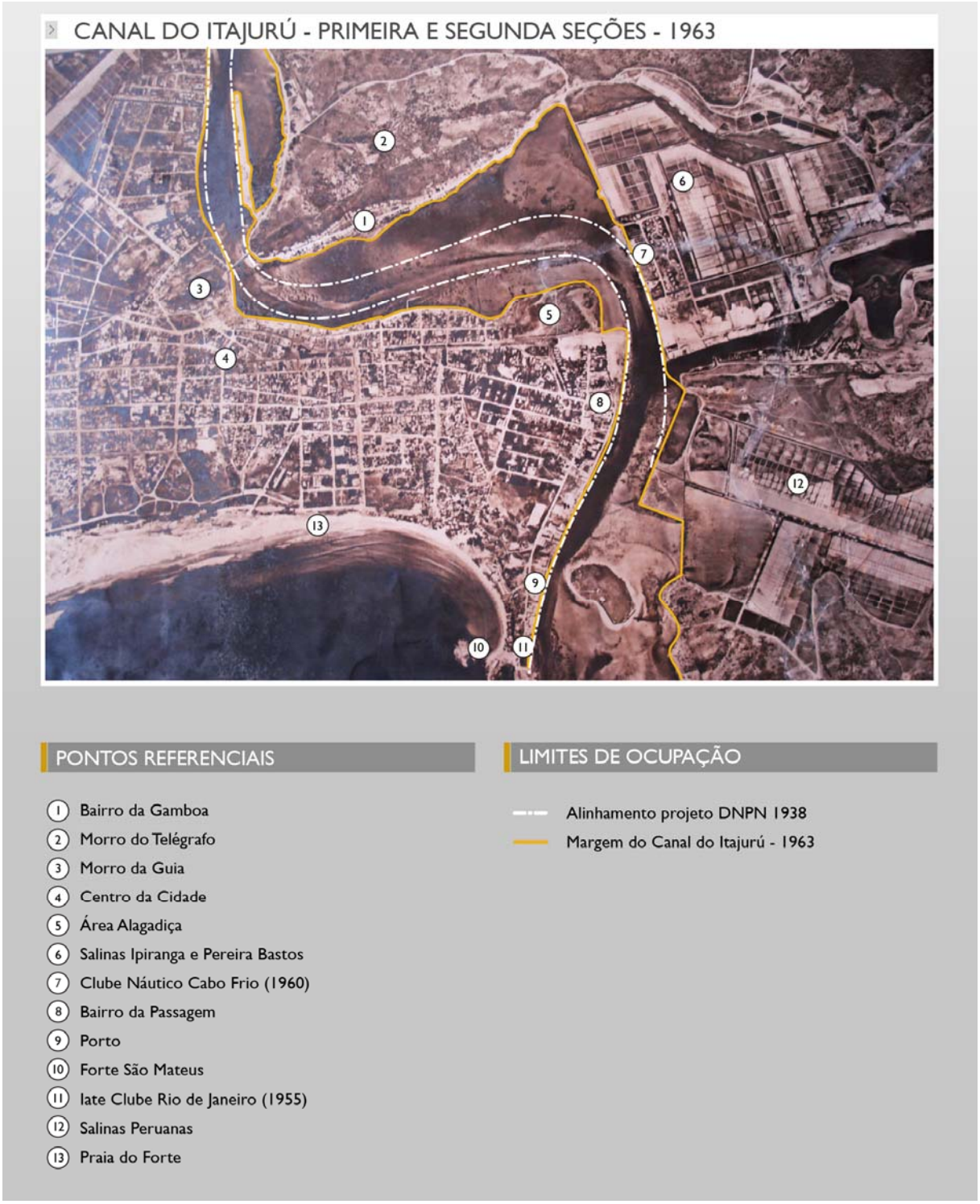
A primeira vez em que isso ocorreu foi em 1943, quando se elaborou um Plano Diretor para Cabo Frio, no escopo do Plano Amaral Peixoto de Urbanização das Cidades Fluminenses, sinalizando a influência do urbanismo modernista em voga na época. Neste Plano estava prevista a contenção do crescimento urbano dentro dos limites estabelecidos pelo antigo projeto de alinhamento e dragagem do canal, o que resultaria na utilização e na criação de novos solos sobre a lâmina d'água por meio do estreitamento e aterramento, anteriormente propostos, em ambas as margens. Assim, as novas áreas seriam utilizadas para a construção de espaços públicos, como novas avenidas e jardins. No entanto, este projeto teve sua execução limitada a algumas poucas ruas nele previstas fora da área do canal (IPHAN, 1987).

O projeto do DNPN viria à tona novamente como base de um plano de urbanização da cidade elaborado pela prefeitura em 1957. Neste, o alinhamento e aterros antes sugeridos tomavam nova forma, respeitando os mesmos limites, mas utilizados para a criação de vários pequenos lotes, uma praça e um campo de futebol. Mais uma vez seu destino foi o mesmo do anterior, caindo em esquecimento (ANDRÉ; ARAÚJO, 1975).

À medida que as condições propícias para o início da atividade turística foram se desenvolvendo aliadas ao surgimento de uma demanda por segundas residências e locais destinados a esportes náuticos, a necessidade por parte dos agentes dominantes e produtores do espaço de novas áreas para construção tornou conveniente o aproveitamento deste antigo projeto. Desta vez, porém, as medidas visavam apenas atender à busca por elevação dos rendimentos destes grupos através da valorização e comercialização das novas terras que estavam por ser geradas.

Assim, finalmente, o alinhamento proposto pelo DNPN para o canal foi efetivamente utilizado como base e limite para a construção de novo solo. Entretanto, este processo foi marcado por fim meramente especulativo-imobiliário em uma área que já carecia de terras e estava se valorizando rapidamente, utilizando-se do antigo projeto para legitimação da construção de edificações e aterros até hoje existentes.

As conseqüências da prioridade dada à comercialização de espaços públicos e do suporte fornecido por ações governamentais de diferentes níveis através de planos e projetos como esse se refletiu na morfologia espacial dos arredores do canal e, logo, na vida cotidiana daqueles que então usufruíam destas áreas. A comparação entre o mapa abaixo, que retrata as condições anteriores à construção dos aterros em 1963, e o atual mapa de uso das margens do canal demonstram as transformações radicais aqui indicadas, bem como a influência direta do antigo projeto de 1938 desenvolvido pelo DNPN para dar suporte à atividade salineira, já que seus limites coincidem com a atual delimitação das margens.



Mapa 2: O Canal do Itajurú antes da construção dos aterros e da refuncionalização das salinas com a indicação das antigas margens e dos limites estipulados pelo projeto de 1938. Elaboração própria com base em foto aérea de 1963. Fonte: Arquivo Central do IPHAN (LASA ENGENHARIA, 1963).

Mapa 3: A atual configuração das margens da primeira e segunda seções, principal área turística do Canal do Itajurú. Elaboração própria com base em foto aérea Google 2009. (GOOGLE EARTH, acesso em 12 fev. 2009).

1.2.1.1 Os primeiros impactos territoriais

O turismo incipiente do fim da década de 1940 e do início da seguinte ainda não se assemelhava à sua forma atual de fenômeno de massa. Seus praticantes eram marcadamente membros da elite fluminense e brasileira, que dispunham de meios para viajar, apreciavam a paisagem local e encontravam nela um pano de fundo para a prática de esportes náuticos e algumas celebrações. Apesar do acesso massificado de turistas só ter efetivamente ocorrido após a construção da ponte Rio-Niterói, em 1973, o processo de utilização das margens do Canal do Itajurú para fins turísticos e a conseqüente privatização do acesso à paisagem teve início já nesta época, sendo que em meados da década de 1970 esta nova forma de ocupação das margens já estava consolidada.

Em termos de inovações das funções e das formas geográficas, pode-se dizer que a sub-sede do Iate Clube do Rio de Janeiro em Cabo Frio desempenhou papel pioneiro. Tendo sido fundado em 1920 por importantes membros da alta burguesia carioca em área nobre da capital fluminense, o Iate Clube destinava-se a suprir a expectativa de espaço e de equipamentos para a prática de esportes, como a vela e a aviação, e de convívio social, principalmente através de reuniões e festas. Com a "descoberta" de Cabo Frio por este grupo social, é fundada em 1955 uma sub-sede na cidade, localizada às margens do Canal do Itajurú, próxima ao Forte São Mateus e à barra e limítrofe ao antigo porto. Esta seria não só a primeira das suas sub-sedes[5] como também o primeiro dos equipamentos urbanos às margens do canal voltados ao lazer dos estratos mais privilegiados e de origem exógena. Pode-se considerar este um marco do novo vetor de ocupação, caracterizado não somente pela construção de clubes, mas de loteamentos e residências de veraneio, tanto nas proximidades do canal quanto na praia do Forte, até então local não valorizado ou freqüentado, possuindo pouquíssimas edificações.

Observando-se alguns mapas e plantas da cidade confeccionados no século XIX, constata-se que a área onde está situada esta sub-sede era constituída por alagadiços, os quais passaram por um processo de aterramento. O material cartográfico das primeiras décadas do século XX já registra algumas edificações no sítio entre o Forte e o bairro da Passagem. No entanto, não foram encontradas

[5] As demais sub-sedes são as de Angra dos Reis e de Ilha de Palmas. Tanto estas informações quanto aquelas a respeito da história do clube estão disponíveis em <http:// www.icrj.com.br >, acesso em fevereiro de 2009.

evidências de que a execução deste aterramento tenha se valido das premissas do projeto de alinhamento do canal elaborado pelo antigo DNPN, ao menos não de forma clara e convenientemente legitimadora como ocorreu com os empreendimentos posteriores. A área utilizada pelo clube não avançou sobre o canal, restringindo-se às suas antigas margens alagadiças.

Cinco anos mais tarde, o Clube Náutico de Cabo Frio é fundado por personalidades da elite nacional, entre as quais o descendente direto da antiga corte portuguesa, D. João de Orleans e Bragança[6]. Com objetivos similares aos do Iate Clube Rio de Janeiro, o Clube Náutico constituía-se em um novo espaço tanto para a prática de esportes náuticos, restritos aos membros da burguesia brasileira, quanto para o seu convívio social. Ao contrário do primeiro clube, suas instalações situam-se na margem continental, oposta à de restinga onde está localizado o centro da cidade. Quase a totalidade desta margem continental na primeira seção do canal, que vai da barra até o bairro da Ogiva, era anteriormente utilizada por salinas[7], cuja fração foi num momento posterior transformada em um loteamento de grandes proporções destinado a condomínios e residências de veraneio, oferecendo o canal como seu "quintal". A sede do Clube Náutico também se encontra nesta área, no entanto, suas dependências foram sensivelmente expandidas através de aterros que avançaram sobre o espelho d'água para além do antigo limite da salina, o mesmo acontecendo em relação ao loteamento Recreio de Cabo Frio, de maneira bem mais expressiva. A construção de aterros sobre o espelho d'água do canal se tornaria uma prática recorrente e cada vez mais utilizada por parte dos novos empreendimentos imobiliários.

Em 1964, mais um clube nos mesmos moldes seria fundado, com sua sede instalada também na margem continental, porém defronte ao centro histórico da cidade, adjacente ao acesso à ponte Feliciano Sodré. Suas instalações foram criadas a partir do aterramento e aforamento de boa parte da "garganta" do canal - ponto mais estreito do curso d'água, onde é realizada a comunicação viária entre as duas margens - no bairro da Gamboa, ao sopé do Morro do Telégrafo. É a partir de então que estes novos empreendimentos passam a nitidamente se valer do

[6] Informações disponíveis em <http:// www.cncf.com.br>. Acesso em fevereiro de 2009.
[7] As principais eram as Salinas Peruanas, Salinas Ipiranga e Salinas Pereira Bastos. Apesar de quase completamente desativadas, parte de suas estruturas ainda resistem, mesmo com a grande pressão imobiliária para que se transformem em loteamentos ou marinas. Há um movimento crescente no sentido de se conservar alguns destes resquícios como patrimônio histórico.

alinhamento proposto em 1938. Pode-se observar no mapa que os limites do referido clube, chamado Costa Azul Iate Clube, obedecem rigorosamente o alinhamento sugerido pelo DNPN. No memorial descritivo de solicitação para autorização da ampliação de suas dependências, encaminhado ao então DPHAN (Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1968 - que protegia por meio de tombamento os baixios do canal imediatamente em frente ao Morro do Telégrafo[8] - o projeto da década de 1930 é citado como forma de se ressaltar a pertinência e conformidade desta demanda junto àquele departamento, afirmando que as pretensões do Costa Azul Iate Clube respeitavam o "alinhamento estabelecido pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, para efeito de retificação do CANAL DO ITAJURÚ que liga a lagôa de Araruama ao mar, em frente à cidade de Cabo Frio" (MENESCAL, 1968, p.01). Este argumento, portanto, legitimava publicamente sua ampliação através da subtração de mais uma parcela do espelho d'água, contígua à sua sede e correspondente a quase 2.500 m², por um novo aterramento, com o objetivo de que fossem construídos um jardim e um *playground* para o clube. Além disso, de maneira a demonstrar que o mesmo seria executado em favor do bem público, alegava-se no mesmo documento que o clube cederia ao município uma pequena área em seus domínios para que uma nova via pública, interligando a saída da ponte ao bairro da Ogiva e a estrada de Búzios, fosse construída. Assim, a realização de novos aterros tornava-se uma forma de compensação desta sutil diminuição de sua área. Porém, a já existente Estrada dos Passageiros desempenhava tal função, além do que a nova via viria a se tornar de pouca importância, já que foi construída sem saída.

Apesar dos fatos citados, a legislação então vigente era claramente restritiva quanto a estas ações. Primeiramente, os canais, rios e lagoas eram e são considerados águas públicas de uso comum, o que impedia e impede a apropriação e aforamento destas áreas – são terrenos de marinha e propriedade da União – por parte de empreendimentos que não visassem o bem comum. Além disso, boa parte destes aterros foram construídos sobre manguezais, o que também violava o código florestal que protegia este tipo de vegetação.

A Constituição vigente à época responsabilizava o poder público pela manutenção de áreas de grande interesse paisagístico natural, embasando outra

[8] Ver processo de tombamento número 0757-T-65 do IPHAN, referente ao Conjunto Urbano de Cabo Frio. Registrado no Livro Arqueológico, Etnológico e Paisagístico de tombamentos em 27 abril 1967.

restrição legal a estes empreendimentos, especialmente aos implementados em frente ao bairro da Gamboa: o tombamento do DPHAN, instituído em 1967, para proteger o conjunto cênico de Cabo Frio, o que impedia qualquer tipo de construção que viesse a alterar suas características paisagísticas, inclusive proibindo explicitamente quaisquer acréscimos na área dos baixios do Canal do Itajurú localizados nas proximidades do Morro do Telégrafo. Contudo, mesmo com todo este aparato legal restritivo, não foi possível frear os interesses da especulação imobiliária.

Assim se iniciava um movimento de eliminação do acesso às águas do canal e à sua paisagem por parte da tradicional comunidade da Gamboa, constituída por famílias que sobreviviam da pesca artesanal e já estavam ali estabelecidas por décadas, e da população em geral, para atender às demandas por lazer de não-residentes que buscavam localizações favoráveis para suas práticas recreativas, contemplativas e ostentatórias. Não obstante, a construção do Costa Azul Iate Clube em 1964 e sua expansão em 1968 ocuparam uma área relativamente pequena em relação ao canal como um todo e se constituíram como os passos iniciais de um processo que seria complementado nos quatro anos seguintes.

A inauguração destes três clubes às margens do Canal do Itajurú em menos de dez anos é sem dúvida um forte indício da nova significação do espaço e da paisagem de Cabo Frio, em especial do canal, para os pioneiros turistas. É esta mudança de significado que irá alterar a forma de expansão e de organização urbana no local, através do surgimento de novas demandas por espaços de lazer e de casas de veraneio. As novas ações indicam, portanto, uma ruptura com as antigas valorações e, logo, com os usos do espaço. Assim, as relações subjetivas entre este turista e o espaço têm reconhecida importância em todo este processo de privatização da paisagem.

1.2.1.2 O olhar do turista

A fim de analisar a subjetividade que intermedia a interação entre turistas e locais visitados, John Urry cria o conceito de olhar do turista, sendo esta uma forma de representação daquela intermediação e que pode ser subdividida em olhar romântico e olhar coletivo. O olhar romântico prioriza a observação de paisagens, de preferência aquelas que possuam importância simbólica, sem a presença de grandes grupos. Na forma romântica do olhar do turista, a ênfase está na beleza

natural intocada, na “solidão, na privacidade e em um relacionamento pessoal e semi-espiritual com o objeto do olhar” (URRY, 2001, pg.69).

Em contraposição ao olhar romântico está o olhar coletivo, identificado como aquele que pressupõe apreciar determinado lugar na presença de outras pessoas que sejam, geralmente, do mesmo grupo social. O olhar coletivo precisa da presença de um grande número de pessoas, que “dão uma atmosfera ou um sentido carnavalesco a um lugar. Indicam que aquele é o lugar onde se deve estar e que não se deve ir para outras paragens” (URRY, 2001, pg.70).

De uma maneira geral, o olhar romântico esteve relacionado à aristocracia e às classes mais altas, enquanto que o olhar coletivo às classes populares (URRY, 2001; NERY, 1998). Esta relação entre preferências, comportamentos, formas de olhar e as classes sociais deve ser compreendida com o auxílio do conceito de *habitus* elaborado por Bourdieu, o qual sugere a existência de uma forma de disposição à determinada prática de grupo ou classe, ou seja, uma interiorização de estruturas objetivas das condições de classe ou de grupo sociais que gera estratégias, respostas ou proposições objetivas ou subjetivas para a resolução de problemas postos de reprodução social. Isto implica na existência de um sistema de classificação que opera abaixo do nível da consciência individual e que se inscreve nas práticas que orientam as pessoas nas suas disposições corporais, nos seus gostos e aversões. Na verdade, este sistema, presente no nível inconsciente do grupo social, é produto das condições materiais e de sua posição dentro do campo social às quais está submetido[9]. Desse modo, as diferentes classes, assim como as próprias frações de classe, se diferenciam em seus comportamentos, em suas

[9] É importante esclarecer que a chamada teoria do *habitus* elaborada por Bourdieu não se trata, como salientou Wacquant, de uma teoria meramente estruturalista, conforme críticos a designaram, pois “reconhece que os agentes fazem activamente o mundo social através do envolvimento de instrumentos incorporados de construção cognitiva”(pg. 03). Por outro lado, “também afirma, contra o construtivismo, que estes instrumentos foram também eles próprios feitos pelo mundo social” (pg. 04). Deve-se ressaltar também que, pelo fato do habitus ser socialmente concebido, ele não indica uma “aptidão natural”, sendo, portanto, uma disposição “variável através do tempo, do lugar e, sobretudo, através das distribuições de poder” e não algo estático e imutável, apesar de ser “durável”. Ou seja, estas “disposições são socialmente montadas e podem ser corroídas, contrariadas, ou mesmo desmanteladas pela exposição a novas forças externas”. Assim, o principal mérito deste conceito é ter sido delineado para “transcender a oposição entre objectivismo e subjectivismo: o habitus é uma noção mediadora que ajuda a romper com a dualidade de senso comum entre indivíduo e sociedade ao captar ‘ a interiorização da exterioridade e a exteriorização da interioridade’, ou seja, o modo como a sociedade se torna depositada nas pessoas sob a forma de disposições duráveis (...) para pensar, sentir e agir de modos determinados, que então as guiam nas suas respostas criativas aos constrangimentos e solicitações do seu meio social existente” (WACQUANT, 2004, pg. 02).

práticas e em seus gostos e aversões, os quais são condicionados pelos seus diferentes *habitus*[10] (BOURDIEU, 2007).

Claro está que a posição destes grupos e suas condições de existência dentro do espaço social são caracterizadas por suas respectivas posses de capital econômico e cultural, tanto no que se refere ao seu volume quanto à sua estrutura, ou seja, sua distribuição entre estes dois tipos. Assim, as classes dominantes apresentam maior quantidade de capital econômico e cultural do que as classes dominadas, o que gera *habitus* diferentes em relação a estas posições ocupadas em decorrência de maior ou menor posse de capitais que, por sua vez, norteiam diferentemente as práticas culturais dos grupos. Além disso, a distribuição do tipo de capital no interior destas classes, isto é, entre as frações de classes, e suas trajetórias e origens sociais (ascensão ou declínio na hierarquia) também são responsáveis por diferentes posições na classe dominante – como por exemplo os dominantes dominados – e na classe dominada – como os dominados dominantes, o que também sugere a existência de *habitus* específicos destas frações de classe (BOURDIEU,2007).

Neste sentido, o dito “prazer puro”, aquele oriundo da apreciação puramente estética, que evita a contemplação de uma obra de arte no sentido de procurar uma função para ela, ou seja, a estética pela estética, desinteressada, a priorização da forma em detrimento da substância, a denegação do “prazer fácil”, do prazer gerado pela simples percepção, pelos sentidos e não pela abstração, e, principalmente, a atribuição de valores simbólicos e de maneiras mais “refinadas” a ações cotidianas, desde as mais primárias até as mais complexas, são marcas da influência do *habitus* das classes mais abastadas nas suas ações. Ao contrário, a negação dos excessivos simbolismos, a priorização da substância em detrimento da forma, a

---

[10] Embora Bourdieu tenha se dedicado à elaboração deste conceito, não foi o único a fazê-lo. As raízes da reflexão acerca do *habitus* se encontram nos pensamentos de Aristóteles, tendo assumido diferentes conotações ao ser trabalhado por outros autores que o sucederam como Tomás de Aquino, Émile Durkheim, Marcel Mauss, Max Weber, Thorstein Veblen, Edmund Husserl, Alfred Schutz, Maurice Merlau-Ponty e Norbert Elias. Entretanto, optou-se aqui apenas pela utilização do conceito de Bourdieu tendo em vista sua maior proximidade com o tema e objeto considerados. Para detalhes quanto às diferenciações entre as noções de *habitus* dos respectivos autores ver WACQUANT, Loïc. **Esclarecer o habitus**, disponível em http://sociology.berkeley.edu/faculty/wacquant/ wacquant_pdf/ESCLARECEROHABITUS.pdf.

busca de uma leitura mais funcional das ações cotidianas, a aceitação do prazer dos sentidos, do prazer direto e a tentativa de se evitarem as “firulas” das classes altas são características próprias das classes populares, todas relacionadas ao seu *habitus*.

Assim, as diferentes formas de se alimentar (regras de etiqueta), de se posicionar o corpo (postura), de se apreciar obras de arte (a arte legítima e consagrada), a prática de diferentes esportes (populares e de elite) e até mesmo as diferentes formas de relação com o próprio corpo sinalizam distintas “filosofias” e formas de se enxergar o mundo social. Na realidade, as classes altas quase sempre procuram, consciente ou inconscientemente, negar a natureza animalesca, o instinto de ser humano, através de seus simbolismos e de seu “refinamento”, o que faz com que se distanciem daqueles que não são “finos”, isto é, as classes populares. Formas de distinção que procuram atribuir estes estilos de vida a diferentes naturezas, biologicamente falando, mas que, na realidade, são oriundas das diferentes posições ocupadas dentro do espaço social (BOURDIEU, 2007).

Estes estilos de vida se refletem também nos olhares dos turistas. É em decorrência deste fato que o olhar romântico está mais presente nas classes altas, com a valorização simbólica de monumentos naturais e de obras de arte, enquanto o olhar coletivo é característico das classes populares, que preferem a fruição nos lugares visitados, a diversão pela diversão, sem a forte presença do caráter contemplativo encontrado na prática dos primeiros.

A associação do olhar romântico com as classes privilegiadas tem sua origem no sentido que se dava às primeiras aventuras dos viajantes europeus nos séculos XVI, XVII e XVIII, estendendo-se até meados do século XIX, quando o turismo começa a tomar os primeiros contornos de fenômeno de massa. Estas primeiras viagens são representadas pelos *grand tours*, nos quais as expedições preliminares de caráter científico ganham uma versão de sofisticação e de refinamento nos “segmentos abastados” (COUTO, 2007, pg. 129/130).

A prática das classes altas de contemplação da natureza, assim como das obras de arte modernas, é acompanhada pela solidão na viagem, uma experiência não compartilhada por grandes grupos. O jovem aristocrata inglês do *grand tour* partia em uma viagem que durava de seis meses a dois anos, acompanhado apenas por um preceptor e por obras de referência. (BOYER, 2003).

A mesma “solidão” também pode ser verificada nos diversos relatos de viajantes da época, como Stendhal e Goethe (NERY, 1998). Baseado em alguns destes relatos, Nery (1998) realiza uma contraposição da ideologia individualista, presente nas representações eruditas do prazer de viajar, às representações populares de “passeio” alinhadas à ideologia holista. Neste sentido, a ideologia individualista indica uma suposta autonomia individual na utilização da imaginação e na busca por prazer, onde o sujeito é o indivíduo e não o grupo. No caso da ideologia holista, o prazer é idealizado não de forma autônoma, mas sim em relação ao grupo em que o indivíduo se encontra. Dessa maneira, conforma-se uma identificação de práticas no contexto de viagens com diferentes grupos sociais. As chamadas classes populares e sua ideologia holista estariam ligadas à “busca do prazer reiterativo” nos deslocamentos “físico-morais” representados pelas viagens de lazer, onde ocorre a mobilização de “padrões pré-dados no estoque do grupo social a que se refere, cuja principal característica situa-se na capacidade que a experiência de um evento ou objeto oferece de ser um lócus da representação naquele padrão” (NERY, 1998, pg.59). Já as “classes médias altas e as elites cultas”, baseadas na ideologia individualista, são identificadas pela “busca do prazer autônomo”, mobilizam o prazer enquanto “uma qualidade abstrata da Pessoa, sendo sua característica principal a capacidade supostamente auto-determinada de extrair de qualquer experiência um determinado tipo de lazer” (NERY, 1998, pg. 59).

Nery enfatiza ainda mais estas diferenças, contrapondo aspectos dos dois modelos de “formação de Pessoa” nos grupos sociais. Caracteriza como “pólo A” o das classes trabalhadoras e médias baixas, “identificado como ‘hierárquico/não individualista’, ‘relacional’, ‘complementar’, ‘restrito’, ‘fechado’, ‘estereotípico’ e ‘relation-oriented’”. Da mesma forma, caracteriza o “pólo B”, o das classes médias altas e altas, como sendo “‘individualista/qualitativo’, ‘interiorizado’, ‘autonomizado’, ‘ampliado’, ‘aberto’, ‘reflexivo’ e ‘person-oriented’”. As características destes grupos sociais estão amplamente presentes, tanto nas práticas dos “passeios” populares, quanto nas das “viagens”.

Ficam evidentes as semelhanças das categorias olhar coletivo/olhar romântico de Urry com as categorias prazer reiterativo (ideologia holista) /prazer

autônomo (ideologia individualista) de Nery e suas respectivas conexões com o contexto dos grupos sociais[11].

Considerando-se as características peculiares do olhar romântico do turista e a relação com as classes abastadas, verifica-se sua influência na conformação do espaço turístico cabofriense. A valorização da paisagem e de sua contemplação foi um dos principais fatores responsáveis pela construção de três clubes elitistas às margens do canal, em menos de dez anos. A exclusividade reivindicada na contemplação da paisagem tende a transformá-la em um bem posicional. Ao contrário dos bens materiais comuns, os bens posicionais não podem ter sua produção incrementada, o que resulta num consumo de soma zero, ou seja, se alguns passam a consumi-los mais, outros deverão consumi-los menos. Isto significa dizer que esse consumo é essencialmente relacional. “A satisfação que um indivíduo obtém não é infinitamente expansível, mas depende da posição do consumo de uma pessoa em relação ao consumo de outras pessoas” (URRY, 2001, pg.67). O desejo romântico por esses bens nada mais é do que a necessidade de se desfrutar de uma paisagem ou lugar de maneira isolada, sem a presença de outras pessoas, ou seja, com exclusividade.

O desejo de exclusividade por parte daquelas elites é explicitado no fato destes clubes terem sido inaugurados em áreas onde a malha urbana ainda não era expressiva, o que demonstra a abdicação da proximidade de melhores infra-estruturas e de concentrações demográficas da cidade em troca do usufruto de um certo isolamento distintivo por parte de seus membros freqüentadores em relação à população local e a outros grupos visitantes. Na verdade, o movimento destes grupos pode ser explicado pela combinação de características de seu *habitus* que acabam por formar o olhar romântico do turista, com sua busca por status e distinção em relação aos demais grupos da pirâmide social, além de sua maior

[11] Contudo, é importante ressaltar que apesar dessa polarização entre classes eruditas e classes populares estar presente tanto em Urry quanto em Nery, ambos os autores fazem ressalvas quanto à rigidez desta classificação, pois as práticas podem não ser tão “puras” quanto sugerem. Segundo Nery “os modelos (...) não são absolutamente lineares em sua oposição, no sentido de que os portadores da ideologia individualista mantêm subordinado um padrão equivalente ao do “passeio” do modelo holista: seus “fins-de-semana” ou “verões”(em Búzios, Angra ou Petrópolis para as elites e as classes médias do Rio de Janeiro e Campos do Jordão, Ubatuba e Águas de Lindóia para as classes médias paulistas) são tão ‘reiterativos’ quanto as idas à ‘prainha’ (de classes populares).. Apenas eles convivem com as ‘viagens’ de ‘abertura’ que inexistem no outro modelo” (NERY, 1998, pg.62). Portanto, os modelos indicam muito mais uma tendência do que propriamente uma imutabilidade dos fenômenos observados. Para uma análise mais detalhada do olhar do turista ver Melo (2009).

facilidade na escolha de suas localizações permanentes e temporárias no espaço devido ao poder aquisitivo elevado em relação a outras classes.

1.2.1.3 A busca por status

Segundo Bourdieu (2007), a busca por status dentro do campo social é caracterizada pela disputa por capital simbólico e pelo reconhecimento inter e intra classes destas aquisições. Na verdade este capital simbólico faz referência e reverência aos grupos dominantes na sociedade, ou seja, é a alusão às classes mais abastadas, via símbolos diversos, que conferem status ao detentor destes, o que demonstra ou seu pertencimento ao grupo dominante, ou sua vontade de pertencimento ao mesmo. Portanto, é visando às melhores posições dentro da sociedade que ocorre a luta entre grupos, condicionada pelas diferentes relações com a dita cultura legítima, isto é, com a cultura reconhecida pela sociedade como a certa ou verdadeira. Dessa maneira, as formas de distinção entre classes estão baseadas nas expressões de familiaridade com os costumes e práticas da classe dominante. Isto se reflete no acúmulo de capital econômico e cultural que cada classe dispõe, o que se conforma na existência de uma espécie de mercado destes diferentes capitais que, por sua vez, possuem suas respectivas maneiras e regras de aquisição dentro do campo social.

No que concerne ao capital cultural, as formas de aquisição podem se dar por dois caminhos: pelas instituições escolares, as quais instruem seus freqüentadores quanto à cultura legítima; e pela origem social, isto é, pela classe de nascimento, o que implica, no caso daquelas abastadas, na aquisição desta cultura desde cedo pela via familiar antes mesmo de freqüentar as instituições de educação. A obtenção de capital econômico e as possibilidades de ascensão social estarão condicionadas à aquisição de capital cultural, especialmente no que se refere aos grupos dominados. Assim, as distinções almejadas pela classe dominante em relação à classe dominada se dão “naturalmente” por meio da maior familiaridade destes com a cultura legítima. Ainda que dois grupos adotem a mesma prática e/ou costume, esta será realizada de maneira sempre diferente, o que causa a distinção entre estes grupos e irá se refletir, por exemplo, nas formas de se vestir, de falar, de se expressar, de praticar esportes....e de viajar (BOURDIEU, 2007).

A atividade turística, considerada do ponto de vista cultural como um costume inerente à determinada sociedade, foi criada por fragmentos das classes

dominantes, sendo gradativamente absorvida pelas classes dominadas ao longo dos últimos séculos até tomar a forma de fenômeno de “massa” ou de “indústria”, conforme vários autores a denominaram. Esta difusão se deu “de cima para baixo”, obedecendo à hierarquia da pirâmide social.

Conforme visto anteriormente, o costume de viajar por prazer tem sua origem nas práticas aristocráticas européias dos séculos XVI, XVII, XVIII e XIX. À medida que os costumes aristocráticos obtiveram maior visibilidade, isto é, conhecimento por parte das demais classes sociais outros estratos se sentiram atraídos a tentar seguir estes costumes para se conectar simbolicamente com as classes abastadas, ainda que dentro de suas possibilidades, buscando reconhecimento social (BOYER, 2003; CAMARGO, 2007). É a circulação de informações, proporcionada principalmente por publicações e pela imprensa, que permitirá o aguçamento dos movimentos de invenção, distinção e imitação, caracterizados pelo surgimento de novos hábitos e práticas no seio das elites, fazendo com que estas se diferenciem dos demais estratos, para em seguida serem imitadas e, logo após, reinventarem novas formas de distinção.

À medida que estes veículos de informação se massificam, um sistema cultural unificado se solidifica, permitindo a criação de um conjunto único de símbolos, compartilhado pelos diferentes grupos, e a conseqüente difusão dos comportamentos dominantes.

Os nobres possuíam o privilégio de não trabalhar, de poder desfrutar do ócio, de se dar ao luxo de nada fazer por conta de seus direitos adquiridos hereditariamente. Este fato, por si só, já era um grande símbolo de distinção. Da mesma maneira é entendida a viagem como forma de recreação. Nos séculos XVII e XVIII, viajar sem obrigação significava superioridade. Assim podem ser compreendidos os *grand tours*, que tiveram como precursora a nobreza inglesa. Já no século XIX, quando a burguesia passa a também viajar por prazer - o que, no século XX, estará ao alcance de outros grupos - a distinção passa a não residir mais simplesmente em viajar, mas sim em para onde e com quem fazê-lo. Neste sentido, será construída a reputação dos diferentes destinos turísticos, o que se perpetua até a atualidade, como é o caso, por exemplo, de algumas cidades do litoral mediterrâneo francês, com suas imagens relacionadas à alta sociedade. Outros destinos, no entanto, foram apenas inaugurados pelas elites, criando posteriormente grande atração e fluxo das classes populares. Da mesma maneira, fenômenos que

possuem estreita ligação com o turismo atual, são também identificados como inseridos dentro desta lógica de invenção, distinção e imitação. Práticas hoje intituladas de populares, como o veraneio, os banhos de mar e a valorização das montanhas também possuem a mesma origem aristocrática (BOYER, 2003).

Além do surgimento desta nova concepção, a transformação das viagens de lazer em formas de consumo alinhadas com os mecanismos de distinção merece maior atenção. Ao tratar da sociedade de consumo e do sistema de objetos pertencente a esta, Baudrillard (1993) afirma que os objetos nunca são consumidos em si, isto é, pelo seu valor de uso, mas sim como signos que se inter-relacionam, formando um sistema complexo de significação e comunicação. Nesse sentido, a teoria do consumo, baseada na simples satisfação de necessidades básicas e materiais, não se aplicaria.

> A coerência do sistema funcional dos objetos advém do fato de que estes (em seus diversos aspectos, cor, forma, etc.) não mais têm valor próprio mas uma função universal de signos. A ordem de natureza (função primária, impulso, relação simbólica) nele se encontra presente por toda a parte, mas unicamente como signo. ...(BAUDRILLARD, 1993, p. 70)

Assim, a lógica social do consumo é, na verdade, a lógica da produção e manipulação dos significantes sociais.

É nesse contexto que os objetos, no sentido lato, são ordenados e sempre manipulados “como signos que distinguem o indivíduo, quer filiando-o no próprio grupo tomado como referência ideal quer demarcando-o do respectivo grupo por referência a um grupo de estatuto superior” (BAUDRILLARD, 1991, p.60). Assim, o consumo deve ser visto como forma de distinção social, na qual os indivíduos procuram afirmar suas identidades. No entanto, a busca por status e por prestígio via consumo se manifesta na tentativa de manipulação destes significantes sociais, isto é, os objetos, de maneira que o sujeito da ação “consumir” procure uma espécie de ascensão social simbólica, utilizando-se de um objeto-signo que estaria ligado a um estrato mais elevado do que aquele a que ele pertence.

Dentro desta perspectiva se entende a inserção do consumo turístico. Carregado de simbolismos, onde os consumidores procuram se distinguir socialmente, este tipo de consumo situa os objetos turísticos dentro de uma rede de significados e significantes. Neste sentido, não viajar seria o mesmo que não possuir

um belo carro ou uma bela casa. “É algo que confere status, nas sociedades modernas” (URRY, 2001, pg.19).

Portanto, as variadas imagens criadas e introjetadas pelos sujeitos sociais destes lugares conferem um status maior ou menor aos seus visitantes. É importante esclarecer que este status, no contexto de grupos internos às classes, é construído e referenciado a partir dos valores destes e de sua relação com os demais. Assim, a visitação deste local envolve o consumo do signo a ele correspondente, o que conferirá ganhos de capital social ao turista no retorno ao cotidiano. Isto significa que o consumo turístico é também o consumo de imagens e de seus significados. Novos destinos turísticos significam a criação de novos modelos, que passam à difusão em série, ou seja, ao acesso dos diferentes grupos sociais, até a criação de uma nova diferenciação, de um novo modelo. É a apropriação capitalista deste fenômeno, relativamente autônomo até o início do século XIX, de invenção, distinção e imitação, que transformará a atividade turística em fenômeno de massa global.

O fenômeno citado fica claro no caso de Cabo Frio, pois a inicial valorização da paisagem do Canal do Itajurú e das praias por parte de um grupo restrito e suas conseqüentes visitas a estes espaços foram indutores não só dos grandes fluxos turísticos que aí aportaram no início da década de 1970, mas também do reconhecimento da importância estética de determinados cenários cabofrienses por parte do Estado, via tombamento do conjunto cênico realizado pelo órgão federal encarregado do patrimônio histórico, já na década de 1960. As primeiras formas de distinção utilizadas por estas elites se restringiam ao privilégio de se visitar alguns locais que não estavam disponíveis a todos, devido às diversas dificuldades de locomoção, principalmente no fim da década de 1940 e início de 1950, como as próprias praias de Cabo Frio e de Armação dos Búzios, na época um vilarejo de pescadores. Logo em seguida, a inauguração do Iate Clube Rio de Janeiro, do Clube Náutico e do Costa Azul Iate Clube representaram o início da construção de espaços restritos a estes grupos, que se situavam em áreas mais afastadas do habitat da população local e proporcionaram condições privilegiadas para a apreciação da paisagem e para sua reprodução social, o que envolvia a prática de esportes restritos e distintivos, como a vela e a pesca submarina.

Entretanto, o crescimento acelerado da malha urbana e o surgimento de novos fluxos turísticos geraram uma demanda por novos territórios de exclusividade, já que outros grupos foram atraídos e também passaram a desfrutar de opções de

lazer e de contato com o novo cenário turístico. Atentos a estas crescentes possibilidades de obtenção de lucros, os agentes dominantes do espaço perceberam que poderiam alçar voos mais altos, através da criação e valorização de novos solos que oferecessem exclusividade tanto no acesso à paisagem quanto a outras amenidades e símbolos distintivos. Estas foram as condições propícias que originaram o agudo surto imobiliário na região.

1.2.2 Consolidação da paisagem privatizada

No ano de 1971 é elaborado um projeto imobiliário de grandes proporções para a área do canal próxima ao já estabelecido Costa Azul Iate Clube. Neste novo empreendimento, denominado “Marinas do Canal”, previa-se a construção de uma área total equivalente a mais de 60.000 m² (equivalente a 6 campos de futebol) divididos em três ilhas que tomariam quase 1/3 da segunda seção, formadas por poucos e grandes lotes e que proporcionariam uma visão exclusiva e única da paisagem do Canal do Itajurú e da cidade de Cabo Frio (OLIVEIRA, 1971). Suas características exigiam vultuosos investimentos de capital ocasionando elevados preços de venda e que trariam o efeito de valorização da área e de suas adjacências. Além disso, este projeto já contemplava a idéia de quase total isolamento em relação à cidade e a seus habitantes, aprimorada na construção de resorts já no século XXI, pois estas ilhas só se comunicariam com seu entorno por meio de pequenas pontes de acesso restrito, atualmente controlado pelo habitual aparato de segurança utilizado em condomínios de luxo. A construção deste empreendimento resultou no definitivo isolamento da comunidade da Gamboa, consolidando o fim de seu acesso à paisagem do canal e tornando-a um bem raro do qual somente os proprietários e veranistas das ilhas construídas usufruem, como pode ser visualizado nas fotos a seguir. Outro problema gerado foi a precariedade do acesso dos pescadores locais às águas, passando a ser realizado no pequeno espaço que restou entre as ilhas e a margem.

Foto 01: Parcela da segunda seção do Canal do Itajurú. No alto da imagem, o bairro da Gamboa situado entre o Morro do Telégrafo e duas das ilhas pertencentes ao condomínio Marinas do Canal, ligadas à margem continental apenas por duas pontes. Fotografia obtida pelo próprio autor em fev. 2006.

Na verdade, o projeto Marinas do Canal foi elaborado concomitantemente pelos mesmos promotores de outros empreendimentos, os dos condomínios Moringa e Moringuinha situados exatamente defronte àquele, na margem oposta, e que também possuíam como proposta principal a construção de poucos lotes com preços elevados (ver fotografia abaixo). Conforme reportado por artigo do Jornal do Brasil (ANDRÉ; ARAÚJO, 1975) um dos responsáveis e idealizadores do condomínio Marinas do Canal, o arquiteto e empresário César Thedim, membro da elite burguesa carioca, possuía interesse na área alagadiça próxima ao bairro da passagem e situada defronte ao bairro da Gamboa, tornando-se proprietário após várias negociações. Paralelamente, a implementação do projeto Marinas do Canal, criado também pelo então diretor da Divisão de Obras de Cabo Frio, Aristarco Acioli, em parceria com Thedim, baseava-se no antigo projeto de urbanização da Gamboa de 1957 que, por sua vez, estava alicerçado na construção de aterros, para dividi-los em pequenos lotes, dentro dos limites sugeridos pelo DNPN na década de 1930. Ao

se alterarem as características originais do projeto da década de 1950, incorporando-lhe ilhas privadas de grandes proporções com lotes bem maiores e conferindo privacidade e exclusividade no acesso à paisagem aos novos proprietários, a área valorizada causaria impactos de encarecimento dos terrenos da margem oposta, justamente aqueles pertencentes ao empresário. Assim, os empreendimentos dos condomínios Marinas do Canal, Moringa e Moringuinha foram concebidos dentro de um mesmo modelo, com os mesmos objetivos e em conjunto por um só grupo, que envolvia agentes ocupantes de cargos públicos, empresários, proprietários e profissionais ligados diretamente ao assunto.

Foto 02: Parcela da segunda seção do Canal do Itajurú. No alto da imagem a ilha de maiores proporções pertencente ao Condomínio Marinas do Canal. No canto inferior esquerdo, parte do Condomínio Moringa situado defronte ao primeiro. Fotografia obtida pelo próprio autor em fev. 2006.

Apesar destas intervenções no espaço responderem aos interesses de um pequeno grupo, os impactos provenientes de projetos com tais proporções seriam sentidos pela população como um todo. Tendo em vista as potenciais reações de diversos segmentos que viriam a ocorrer através de manifestações e oposições às obras, principalmente por parte dos mais atingidos por estas medidas, e, ainda,

tendo em vista as infrações legais decorrentes da implementação do que fora planejado – em especial aquelas relacionadas ao tombamento da área pelo IPHAN, à proteção de áreas de mangue pelo Código Florestal e à irregularidade de aforamentos que não visassem o bem comum - a Prefeitura e os referidos empresários do ramo imobiliário precisavam de artifícios que cumprissem o papel de legitimadores de suas ações. Para isso, a utilização do argumento referente à existência de uma previsão anterior de aterramentos na área por parte do antigo DNPN já não era suficiente por si só.

O título do projeto que envolvia também a construção do condomínio Marinas do Canal em seu memorial descritivo, “Projeto de Urbanização e Saneamento da Gamboa”, já dava sinais da via a ser utilizada para este objetivo. Neste documento que foi encaminhado aos órgãos responsáveis - IPHAN, DNOS e DNPVN – para sua devida avaliação e aprovação, o empreendimento é justificado da seguinte forma:

> Abstraindo-nos do aspecto econômico-social, encontramos naquela localidade condições que caracterizam a urgência da elaboração e execução de Projeto de Saneamento, (mangue).
> O movimento das marés ocasiona a formação de mangues, com cêrca de 200 mil metros quadrados, na parte fronteiriça às residências existentes naquela margem da lagôa.
> Acresce que, para êste local, são levados tôda a espécie de detritos. – Além do mal cheiro constante a situação propicia surgimento de focos de mosquito e demais condições de insalubridade.
> Assim, o projeto em questão tem por primeira finalidade o saneamento da referida área e, como conseqüência a devida urbanização (OLIVEIRA, 1971, p. 01).

Além disso, faz-se no mesmo documento uma alusão aos projetos anteriores, afirmando que alterações em algumas características originais daqueles foram feitas por conta das “condições existentes”, referindo-se às transformações físicas ocorridas no local após a elaboração do projeto de 1957 e que, portanto, não estavam contempladas.

Percebe-se no trecho acima o resgate do discurso sanitarista e higienista, muito presente no urbanismo do século XIX e início do século XX, a fim de se criarem justificativas para obras de tamanho impacto que sobrepujassem as barreiras legais e sociais existentes. O mangue que, segundo o código florestal então vigente, deveria ser protegido, é entendido como foco de insalubridade e que deve ser eliminado. Dessa maneira, o projeto foi aprovado pelos órgãos DNPVN e

DNOS, o que fez com que o mesmo ganhasse ainda mais força. Alguns dias após estas respectivas anuências, foi expedido um comunicado do prefeito de Cabo Frio ao então Presidente da República, General Médici, onde era solicitada a liberação dos terrenos de marinha para que as obras finalmente pudessem ser efetivadas. Essencialmente, este pedido se apoiava não só em todas as justificativas antes forjadas, como adicionava às mesmas a necessidade de realização de dragagem do canal. Com isso, o material retirado na dragagem seria utilizado para construir os aterros programados. Por último, e principalmente, o prefeito solicitava que 25 % do total cedido pela união fossem utilizados para "custear o empreendimento, posto que setenta e cinco por cento da área recuperada constituirá vias de acesso e logradouros públicos", uma vez que, segundo o mesmo, a Prefeitura não dispunha de recursos próprios suficientes.

Na verdade, estes 25 % correspondiam exatamente aos quase 62.000 m² das ilhas do condomínio Marinas do Canal, área que teria seu domínio útil cedido gratuitamente, inclusive com a previsão da transferência destes acrescidos a terceiros, além da total isenção de impostos usualmente devidos à União nos casos de aforamento. Dessa forma, vinculava-se a dragagem do canal do Itajurú e obras de "saneamento" e urbanização do tradicional bairro da Gamboa à comercialização e utilização de áreas públicas já valorizadas e que teriam seus preços ainda mais elevados com a construção de um condomínio de luxo, conferindo ganhos financeiros exorbitantes que atendiam aos interesses de um pequeno grupo.

A resposta do Presidente da República veio com a publicação do decreto federal de número 70.540 de 16 de maio de 1972, redigido exclusivamente para atender de forma integral às demandas realizadas pelo governante municipal e que selaria definitivamente a autorização para executar a empreitada.

Assim, a liberação das referidas obras na margem continental abriam o caminho para a valorização da terra na margem oposta e à execução do projeto dos condomínios Moringa e Moringuinha. Conforme citado anteriormente, os proprietários dos alagadiços onde estes condomínios seriam construídos estavam diretamente envolvidos no processo da elaboração do projeto Marinas do Canal. A esperada supervalorização das áreas adjacentes foi apenas uma das conseqüências.

Além da privatização, ainda que parcial, do acesso à paisagem em ambas as margens, houve também a precarização das atividades pesqueiras, o que não

ocorreu somente na área da Gamboa. Uma vez que o Canal do Itajurú é a única comunicação do mar com a lagoa de Araruama, o seu considerável estreitamento e o despejo de poluentes por parte dos condomínios, loteamentos e clubes que passaram a ocupar suas novas margens contribuiu decisivamente para uma assustadora degradação da ictiofauna presente no canal e na lagoa (LESSA, 1990; FEEMA, 1988). Tudo isso afetava negativamente, já na década de 1970, a produção de muitos pescadores que dependiam deste recurso para sobreviver. A rua construída como uma das contrapartidas para a existência do condomínio Marinas do Canal atualmente funciona muito mais como um acesso às próprias ilhas do condomínio do que como uma via de ligação urbana. Como citado anteriormente, esta rua, além de ter seu traçado paralelo ao da Estrada dos Passageiros, já existente, é sem saída, desempenhando apenas a função parcial de um dos sentidos do tráfego daquela estrada em seu trecho inicial. Décadas mais tarde, o então ocupante do cargo de prefeito louvaria todas estas ações, afirmando que foram elas as responsáveis por se frear o crescimento de favelas naquelas margens[12], dando maior "qualidade turística" para o local, o que denota ainda a preocupação não apenas com a valorização do solo desejada, mas também com o que poderia atrapalhar os planos dos agentes envolvidos na produção e comercialização dos condomínios.

Em função de todos estes problemas, alguns segmentos da cidade e do estado se opuseram às ações mencionadas. Em 1975, o Jornal do Brasil publicava matéria em formato de denúncia reportando o que estava acontecendo no Canal de Itajurú e concentrando seus esforços contra a especulação imobiliária e seus promotores (ANDRÉ; ARAÚJO, 1975). Em 1978 o jornal Zero, da região de Arraial do Cabo trazia em sua primeira página uma grande foto da construção dos condomínios, divulgando o depoimento de preocupação e de reprovação de vários profissionais liberais em relação aos acontecimentos na região. Outros jornais, como O Fluminense, também publicaram matérias no mesmo sentido[13]. Além disso, organizações que passaram a combater a construção de marinas e condomínios na lagoa, como a AMARLA – Associação do Meio-Ambiente da Lagoa de Araruama – foram criadas na mesma época. É notável, entretanto, que o foco do enfrentamento

[12] Depoimento realizado pelo Senhor Otime dos Santos, prefeito municipal daquela ocasião, em entrevista que nos foi concedida em janeiro de 2009
[13] Ver anexos.

a estas ações e empreendimentos tenha estado na questão ambiental, sendo pouquíssimas vezes abordadas suas conseqüências sociais, o que é compreensível, na medida em que naquele momento o movimento ambientalista emergia e ganhava força internacionalmente e as reivindicações sociais eram abafadas pelo regime militar ainda vigente.

Apesar da repressão exercida pelo governo ditatorial em relação a manifestações e descontentamentos, a articulação de oposições ao surto de especulação imobiliária na região culminou com a inclusão do caso de Cabo Frio e de outros municípios banhados pela Lagoa de Araruama nas investigações e no relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito acerca da especulação imobiliária em grandes centros urbanos, instituída em 1978 pelo Congresso Nacional. O relatório final desta comissão destinou parte de seu conteúdo à construção de marinas e condomínios em águas públicas no litoral de lagoas e rios do estado do Rio de Janeiro, reafirmando sua irregularidade e a violação de extensa legislação. A relatora projetava então um suposto cenário futuro, caso fosse sustentado este processo de ocupação dos litorais fluminenses realizado por empresas construtoras de marinas, onde

> os bens referidos (lagoas, rios e lagos) serão substituídos por minipovoações de privilegiados, e o solo, como as águas, modificados totalmente em sua forma e constituição. Modelam estas discriminantes e egoístas construções outra cartografia para lagoas, rios e litoral do Brasil e principalmente, do Estado do Rio de Janeiro (CONGRESSO NACIONAL, 1978, pg. 07).

Ainda que a referida Comissão Parlamentar não tenha conseguido resultados relevantes, a instalação da mesma no Congresso Nacional fez com que o assunto conseguisse alcançar alguma projeção nacional, ganhando reportagens por parte dos mais influentes veículos de imprensa, como a Revista VEJA, que se dedicou ao assunto em sua edição de 26 de abril de 1978 (REVISTA VEJA, 1978). A relevância das infrações existentes em Cabo Frio é evidenciada tanto na convocação do Secretário Municipal de Turismo do novo mandato que se iniciava para depor na CPI quanto no relatório por ele elaborado, onde são citados os casos dos projetos dos condomínios Moringa, Moringuinha e Marinas do Canal e algumas de suas conseqüências sócio-ambientais. Assim, a resolução proposta pelo relatório apontava para o embargo dos empreendimentos a partir de ações populares.

Embora o embargo não tenha ocorrido, é bastante provável que a resistência exercida por parte de alguns órgãos de imprensa e da população local, conseguindo notoriedade nacional com a criação de uma CPI da especulação imobiliária que contemplava os problemas da cidade, tenha sido um dos principais fatores responsáveis pela não efetivação integral do cenário vislumbrado naquele relatório, como a total privatização das margens das primeiras seções do Canal do Itajurú.

Neste sentido, alguns projetos de novos condomínios e loteamentos para aquelas margens não foram executados. Dentre estes, o de maiores proporções intitulava-se “Unidade Integrada Atlântico Sul”, que consistia na elaboração e implementação de um Plano Diretor de Urbanização para parte da margem continental do Canal do Itajurú, incluindo as praias das Conchas e do Peró. Especificamente no que concerne às margens do canal este projeto de 1974 objetivava ocupar toda a área das Salinas Peruanas, localizada próxima à barra, com um grande condomínio. Ainda que não tenha sido executado, este empreendimento, que tinha como idealizadora a empresa Tourinter do Brasil S.A., especializada em construções turístico-imobiliárias, já havia conseguido aprovação do órgão estadual de turismo, a antiga FLUMITUR e atual TURISRIO[14].

Mesmo com esta importante vitória da população local frente aos interesses do capital, as conseqüências do processo de ocupação predatória das margens do Canal do Itajurú foram e ainda são sentidas pelos habitantes da região. O nível de privatização destas áreas ainda é bastante elevado. Cerca de 60 % das margens já urbanizadas na primeira e segunda seção do canal são de domínio privado[15]. Ainda assim, parte das áreas aterradas que estão disponíveis ao livre acesso público, como o Boulevard Canal, próximo ao centro da cidade, constituem-se em “territórios de turistas”, onde a paisagem do Canal do Itajurú é subjetivamente apropriada como pano de fundo para o consumo de turistas em restaurantes, bares e boates situados às suas margens, inibindo sua apropriação por parte da população local e visitante não consumidora destes serviços. A paisagem inicialmente “vendida” pelo capital

[14] É interessante observar que a valorização da orla e do contato das futuras residências com a água era tão expressiva que foram projetados canais artificiais no interior do condomínio, os quais se comunicariam com o Canal do Itajurú e permitiriam otimizar a valorização dos lotes, pois todos eles seriam limítrofes às águas destes canais artificiais internos, o que seria viabilizado pelo desenho arquitetônico previsto para o loteamento.

[15] De acordo com levantamento realizado pelo próprio autor através de imagem-satélite, do total de 5.500 metros de extensão relativos às margens urbanizadas na primeira e segunda seções do canal, apenas 2.200 metros ainda são de livre acesso, ou seja, ainda não foram privatizados.

imobiliário passou a ser comercializada de forma mais evidente pelo capital turístico. Neste sentido, sua representação tem sido estetizada para atrair novos turistas e fomentar seu consumo, como fica claro no exemplo abaixo do anúncio de um hotel local, que utiliza a imagem do Canal do Itajurú em conjunto com a da Praia do Forte para estimular seus potenciais clientes a visitarem Cabo Frio e se hospedarem em suas dependências.

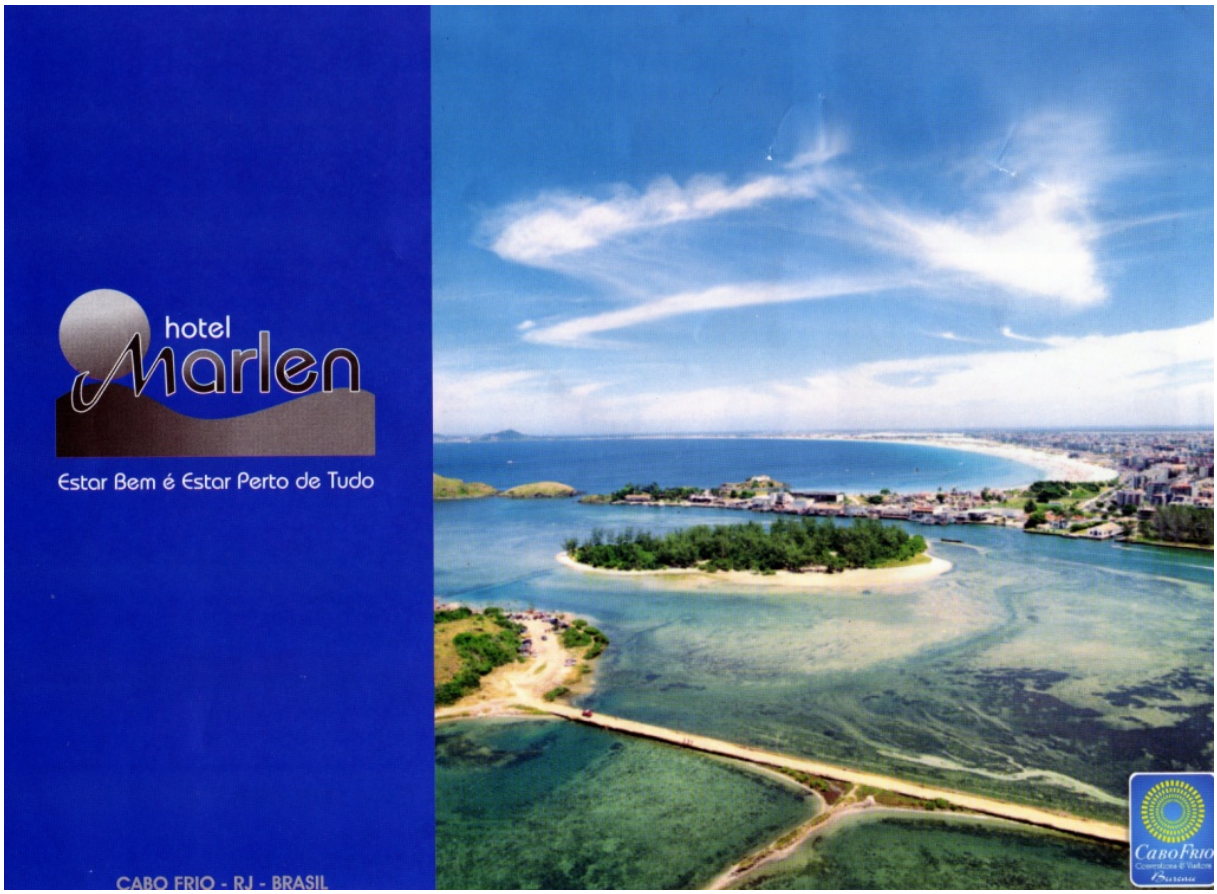


Foto 03: Propaganda turística utilizando a paisagem do Canal do Itajurú.

O caso explicitado deixa claras duas tendências do processo de urbanização turística em Cabo Frio. A primeira é aquela referente ao obscurecimento de frações territoriais não desejadas paralelamente à exacerbação e construção estéticas de atrações e de paisagens valorizadas (CASTRO, 1999). A segunda concerne à gradativa maior apropriação da paisagem pelo capital turístico em detrimento da inicial predominância do capital imobiliário. Esta última tendência se explica principalmente pelo fato do momento de expansão imobiliária nas proximidades do Canal do Itajurú já ter ocorrido, o que dificulta a oferta de novos produtos com este atributo. Dessa forma, a exclusividade anteriormente mais estável no acesso à paisagem, vendida no início da urbanização turística de Cabo Frio cede lugar para a

sua face mais efêmera, onde aquele privilégio é agora ofertado por um tempo limitado e curto, ou seja, através da estadia em um hotel ou pousada.

Contudo, a pressão exercida pelo mercado imobiliário para a privatização de alguns espaços de valorizada localização ainda se faz presente. O mais relevante exemplo na conjuntura atual é o projeto de um empreendimento chamado “Marina Cabo Frio”, destinado ao público veranista e que se situará em parte da antiga Salina Ipiranga, no bairro da Ogiva e próximo à margem do canal. Conforme visto, a efetivação destes empreendimentos demanda um comprometimento e envolvimento do setor público. Embora tenha sido explicitado o desejo de se aprovar o mesmo por parte dos representantes do governo local, o atual código de obras e o plano de zoneamento não permitiriam a construção das referidas marinas com as características esperadas. Isso fez com que houvesse um movimento claramente anti-democrático de considerável parcela dos poderes executivo e legislativo municipais, com o intuito de se alterar em caráter emergencial o gabarito e as limitações impostas pela legislação vigente de forma a se evitar qualquer participação popular no processo deliberativo acerca da construção destes condomínios. Por conta disso, há ameaças de órgãos reguladores como o Ministério Público Estadual de invalidar estas ações, o que ainda está por se definir (BAGGIO, 2008).

Portanto, algumas características do desenrolar deste processo de privatização do espaço público e da paisagem no Canal de Itajurú são notórias. Constatou-se que, a partir de mudanças infra-estruturais, sócio-econômicas e culturais a atividade turística emergiu na cidade como principal força econômica, imprimindo uma nova lógica de organização espacial. Esta nova lógica foi diretamente influenciada pelas demandas estéticas e estruturais relacionadas ao consumo do espaço por visitantes e que foram supridas pelos principais agentes dominantes e produtores do espaço, isto é, o Estado e os incorporadores imobiliários. Neste movimento, a apropriação e adaptação das heranças deixadas pela atividade salineira não ocorreram somente no que se refere às formas geográficas, mas também em relação às políticas públicas antes existentes.

Tudo isso revela a importância de uma cultura patrimonialista presente no governo local que priorizou a construção e reorganização do espaço em função dos interesses de um pequeno grupo, o qual se dividia entre agentes que obtiveram importantes ganhos de capital e outros privilegiados como consumidores do novo

espaço descoberto. Em contrapartida, o restante da população, tanto a residente quanto a visitante, foi lesada em alguns de seus direitos básicos de acesso a bens públicos, bem como prejudicada em suas atividades cotidianas e tradicionais.

A paisagem foi transformada em um bem raro e escasso, de tal forma que se tornou propriedade dos poucos freqüentadores de condomínios e clubes à beira do Canal do Itajurú, valorizando-a e transformando o acesso à mesma em agregador de valor, principalmente, a produtos imobiliários. Há evidências de que o direcionamento de intervenções públicas nacionais e locais influenciou decisivamente a consolidação do atual cenário de formação de enclaves elitistas em lugares que anteriormente eram de livre acesso. Por outro lado, a resistência de alguns setores, como as populações afetadas e parte da classe média local e exógena frente a estas ações também desempenhou importante papel, impedindo que a privatização de espaços públicos avançasse ainda mais. No entanto, este é um conflito ainda atual, onde novos projetos buscam legitimidade e implementação em moldes substancialmente similares aos forjados no início deste processo.

CAPÍTULO 2: A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA E AS TENTATIVAS DE HOMOGENEIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

Este capítulo objetiva considerar a importância e influência do direcionamento de políticas públicas e intervenções urbanas na intensificação dos processos de fragmentação e tentativas de homogeneização territorial nos espaços turísticos. Neste sentido, serão trabalhadas as especificidades da urbanização turística, sua relação com o espaço e a atuação dos múltiplos agentes privilegiados neste contexto. Uma vez que o deslocamento de turistas é característica fundamental do turismo, e considerando que distintas classes sociais o praticam, especial atenção é dispensada à correlação entre as diversas escalas de deslocamento de turistas de grupos sociais específicos, a como estas diferentes grandezas de mobilidades refletem o poder que cada um destes grupos detêm no campo social e aos mecanismos de controle destes fluxos. Para tanto, é trabalhado especialmente o caso do turismo praticado por moradores das áreas periféricas da metrópole do Rio de Janeiro na cidade de Cabo Frio e as restrições impostas a estas práticas por conta de interesses conflitantes aliados à paralela ausência do mesmo rigor em relação à construção de enclaves elitistas na cidade, o que caracteriza a elaboração de mecanismos que funcionam como filtros sócio-espaciais.

2.1 MOBILIDADE E FILTROS SÓCIO-ESPACIAIS

No final da década de 1960 o processo de privatização da paisagem do canal do Itajurú - através da construção de clubes, condomínios e residências de veraneio - já havia se iniciado e ganhava força de forma acelerada. Concomitantemente, o crescimento da infra-estrutura turística (principalmente hotéis) alcançou um dos seus índices históricos mais elevados. Os meios de hospedagem cresceram em torno de 60 % entre os anos de 1965 e 1972, sendo que a maior parte deles foi implantada após 1970 (EMBRATUR, 1974). É nessa época, ainda, que surgem os primeiros registros da chegada dos fluxos mais populares à região. O primeiro camping, que representava uma alternativa de hospedagem mais acessível para uma classe média com menor disponibilidade financeira, foi criado em 1967. Nos anos imediatamente seguintes já há menção a excursões de um dia praticadas por classes populares, as quais eram facilitadas pela proximidade do município das regiões periféricas na metrópole fluminense e que não utilizavam meios de

hospedagem. Estas primeiras referências demonstram o início da formação de um senso comum associado a este tipo de turismo excursionista, considerado inclusive por órgãos oficiais como uma “invasão turística” não desejável para a cidade (EMBRATUR, 1974). Assim, a intensificação desta prática não interessava a outras classes praticantes do turismo no mesmo local, contrariando também interesses dos próprios investidores do setor na cidade.

Por conta de suas limitações financeiras, os excursionistas desenvolveram outras estratégias, além da mencionada prática de não se hospedar, para driblar suas condições econômicas desfavoráveis. A principal delas era evitar a compra de alimentos nas áreas visitadas através do preparo e transporte dos mesmos a partir dos locais de origem. Um importante instrumento nas suas tentativas de diminuição de custos consistia no fretamento de ônibus, coletivizando os gastos com transporte. Essas ações buscavam viabilizar o lazer em áreas até então restritas a grupos sociais melhor posicionados na escala social, o que em parte também contribuiu para que os excursionistas as enxergassem como lugar almejado para se aproximar das práticas sociais daqueles. Este novo quadro gerou uma tensão social que resultou na estigmatização destes grupos populares, recebendo inclusive o rótulo pejorativo de “farofeiros” por parte da população local e dos demais turistas. Assim, intervenções urbanas com o intuito de extinguir a prática das então chamadas excursões de “farofeiros” foram implementadas, procurando legitimar a exclusão destes grupos do cenário turístico de Cabo Frio e dificultando sua mobilidade. Neste contexto as conciliações de interesses e os conflitos que envolvem a legitimação destas exclusões assumem relevância, além das possíveis conseqüências das tentativas de controle de fluxos por parte das intervenções urbanas, como uma intensificação da fragmentação do território turístico cabofriense.

A primeira ação de restrição à mobilidade destes grupos que se tem registro ocorreu no ano de 1974, logo em seguida à inauguração da ponte Rio-Niterói, quando o governo municipal decidiu proibir os ônibus excursionistas de acessarem as praias da cidade. A medida foi amplamente respaldada por comerciantes e proprietários de outros estabelecimentos, especialmente o Hotel Malibú, então o mais tradicional e luxuoso meio de hospedagem. Esta mobilização aconteceu após o episódio em que cerca de 300 ônibus de turistas de um dia visitaram a praia do Forte em apenas um fim de semana (REVISTA VEJA, 1975). Como era de se esperar, a atitude anti-consumo dos “farofeiros” no principal ponto turístico da cidade

não agradava à nova pequena burguesia emergente que enxergava no crescimento dos fluxos turísticos de maior poder aquisitivo oportunidades de ganhos monetários.

Pode-se afirmar que este caso foi pioneiro, na medida em que nos anos seguintes ao ocorrido outras prefeituras e grupos dominantes locais adotaram a mesma estratégia de contenção de deslocamentos e acessos. Um dos exemplos mais notáveis é do município de Araruama no ano de 1975, onde o governante – que também era sócio de uma imobiliária – passou a proibir o estacionamento de ônibus e desembarque de excursionistas na praia mais freqüentada da região, cujos novos empreendimentos imobiliários eram destinados à classe média veranista. A solução para a "sujeira" e o incômodo gerados por aqueles "farofeiros" foi redirecioná-los para uma praia distante, deserta e sem nenhuma infra-estrutura, forçando uma segregação no lazer, onde almejava-se a existência de praias para pobres e outras para os demais estratos (REVISTA VEJA, 1975).

As controvérsias inerentes a estas medidas dos governos locais apoiados por alguns grupos viriam à tona em outras ocasiões. Questionamentos e reações, ainda que tímidos, emergiriam com a disseminação da adoção destas restrições em outros municípios. Em 1975, Cabo Frio daria os primeiros passos para a construção de uma rodoviária municipal situada distante das praias e para instituir a obrigatoriedade de somente lá estacionarem. Em 1986, a cobrança de taxas a ônibus de turismo é pela primeira vez estabelecida via lei municipal, objetivando a "limpeza das praias e recantos turísticos". Porém, esta legislação ainda não discriminava claramente os turistas de um dia. Apesar de fazer menção a "excursões e passeios", a cobrança era efetuada apenas com base na permanência dos veículos no município, incidindo inclusive sobre aqueles que permanecessem por dias, ainda que causasse mais impactos nas classes populares (CABO FRIO, 1985).

No entanto, foi durante os anos 1990 que as excursões de turistas de baixo poder aquisitivo se tornaram efetivamente mais expressivas, coincidindo com a chegada ao governo municipal de um grupo que tinha como intuito inserir Cabo Frio competitivamente dentro do mercado turístico nacional, buscando investimentos para o setor dentro dos moldes do empresariamento urbano, isto é, com a aplicação de técnicas empresariais e de marketing nas práticas estatais aliada à priorização de intervenções pontuais e parcerias público-privadas (HARVEY, 1993), de maneira a adaptar-se à nova realidade de competição inter-lugares no contexto da globalização. Isto implicaria também em estabelecer como meta a atração de turistas

de maior poder aquisitivo que utilizassem os meios de hospedagem, demonstrando contradição com o aumento do número de excursões de um dia realizadas pelas classes populares e ocasionando uma tensão social que deflagrou processos “distintos e concorrentes”. Dessa maneira, medidas e políticas públicas que procuraram afirmar e consolidar a exclusão destes grupos foram implementadas, inclusive com o apoio da população local. Com relação a este último ponto, a imagem dos excursionistas atribuída pelo senso comum era a de “arruaceiros” e de “mal-educados”, sendo constantemente responsabilizados por depredações de equipamentos urbanos e do ambiente natural. Esta visão era compartilhada pelos munícipes de uma maneira geral, com a imagem de turistas que só trazem malefícios para o local, não deixando benefícios financeiros, mas apenas desordem. Assim, as intervenções da Prefeitura foram legitimadas, ocorrendo essencialmente na praia do Forte, principal ponto turístico, através das seguintes ações:

> - Renovação da paisagem da praia, por meio da instalação de barracas e quiosques ao longo do trecho utilizado pelos excursionistas, otimizando-se o ambiente como “fundo de consumo” e inibindo-se a “reprodução de práticas sociais não compatíveis com os objetivos traçados, impondo-se uma nova forma de sociabilidade e forjando-se um território de ‘ordem e tranqüilidade’”, onde o acesso se dá por meio da disponibilidade econômica, “sob a forma impositiva do consumo”. As fotos na página seguinte ilustram a forma que as novas territorializações, simbolicamente restritivas e voltadas ao consumo, assumiram também na Praia das Conchas. (ALCÂNTARA, 2005, p. 55).

Foto 04: Praia das Conchas ocupada por barracas para o consumo nos quiosques. Fotografia obtida por Vicente de Castro em fev. 2006.

Foto 05: Faixa de areia da Praia das Conchas ocupada por barracas pertencentes a quiosques. Fotografia obtida por Vicente de Castro em fev. 2006.

- Adoção do sistema de estacionamento obrigatório dos ônibus de turismo que se dirigissem à cidade e não possuíssem garagem, nem vaga pré-determinada - eram encaminhados para uma área reservada pela Prefeitura junto à principal avenida de acesso à cidade, possibilitando o controle do fluxo de turistas de excursões.
- Implementação da cobrança de taxa em decorrência da prestação do serviço de estacionamento e que variava de acordo com o propósito da viagem e "conduta consumptiva da excursão", isto é, as taxas maiores eram para aqueles que ficassem um dia na cidade, as intermediárias para aqueles turistas que fossem alugar uma casa ou se hospedar em casa de parentes, e as menores taxas para aqueles que consumissem na cidade, hospedando-se em hotéis ou pousadas. Ou seja, a maior taxação ocorria exatamente para os excursionistas.
- Elaboração de imposições que inibiam mecanismos criados pelos excursionistas a fim de se contornarem restrições impostas, como por exemplo a proibição de portarem alimentos, instrumentos musicais e aparelhos de som na praia trazidos do local de origem, sendo os mesmos retidos no ponto de estacionamento dos ônibus. Esta restrição os obrigava a consumirem no local visitado.

Com a justificativa de melhorias no ordenamento urbano, que partia da afirmação de que os ônibus de excursões causavam desordem no principal ponto turístico da praia do Forte, estas medidas acabaram por redirecionar os ônibus de excursões para áreas periféricas e distantes da praia, desarticulando a prática turística destes segmentos populares. Na verdade, a imagem daqueles ônibus aglomerados e a existência de ambulantes que faziam parte da prática turística destes grupos acabavam por afetar negativamente a paisagem idealizada por outros turistas de classe média, o que poderia ter conseqüências diretas na diminuição dos fluxos destes "turistas desejados" para a cidade. O conseqüente redirecionamento dos fluxos das excursões para lugares distantes permitiu solucionar o que era um grande problema na visão da administração municipal, evitando o contato destes turistas de classe média com os "farofeiros" e intensificando a segregação e fragmentação do território. Mais tarde, o fluxo seria também minimizado em decorrência da concessão da principal rodovia de ligação entre o município do Rio

de Janeiro e a Região das Baixadas Litorâneas para a iniciativa privada, o que resultou na cobrança de um dos pedágios mais caros do Estado e em mais um mecanismo de restrição à mobilidade dos grupos populares.

No entanto, estas medidas acabaram por desconsiderar que a praia é de domínio público, infringindo no direito de ir e vir de um grupo social específico e resultando na privatização do espaço. Ao invés desta privatização ter ocorrido via cercamento, com muros como outrora, a mesma se deu de maneira mais sutil, por meio de barreiras simbólicas, além das medidas econômicas mais diretas, consubstanciadas na cobrança de taxas para circulação de ônibus de turismo. Segundo Alcântara (2005), a presença destes grupos sociais não podia ser tolerada pelos demais, uma vez que estes não compartilham dos mesmos códigos sociais, causando a impressão de desordem justamente no local onde os grupos mais privilegiados se deslocavam à procura de tranqüilidade e calma.

O turismo está diretamente ligado ao acesso a territórios por parte dos turistas e isso implica na tentativa de controle destes fluxos de consumidores de maneira a se otimizar a acumulação de capital de setores específicos da sociedade, que fazem valer seus interesses por meio de diversas formas, dentre elas, a restrição da mobilidade de grupos sociais que são vistos como obstáculos a estes fins de acumulação. Com isso, práticas de lazer arraigadas no convívio social das classes populares acabam por ser desestruturadas, afetando a própria reprodução social destes grupos (ALCÂNTARA, 2005).

Conforme abordado por Harvey (1996), pode-se compreender que as medidas e intervenções da administração municipal em Cabo Frio, no sentido de atrair fluxos de capital e de consumidores para a cidade por meio da criação de um ambiente mais favorável e condizente com estas metas, estão de acordo com a nova dinâmica de empresariamento urbano. As transformações no regime de acumulação de capital a nível global puderam ser sentidas no município de maneira mais direta na radicalização de diretrizes e objetivos traçados pelo poder público municipal, que procuravam inserir Cabo Frio no âmbito de disputas inter-lugares, características do sistema de acumulação flexível. Conforme citado, as intervenções urbanas procuraram reproduzir o cenário de praia paradisíaca e tranquila idealizado pelos turistas de classe média, onde a presença de outros grupos sociais não era contemplada, sobretudo das classes populares.

É a partir deste ponto que a crítica de Massey (1993) a Harvey (1993) ganha relevância no caso explicitado. Isto é, de que a compressão espaço-tempo não poderia ser explicada simplesmente pela afirmação do aumento da velocidade e da quantidade de fluxos e da mobilidade, mas adicionalmente pelas diferentes mobilidades dos diferentes grupos sociais. Isso porque as classes populares, ao organizarem excursões na tentativa de viabilizar práticas de lazer que, de acordo com os padrões segregacionais impostos, deveriam ser realizadas dentro de um espaço simbolicamente circunscrito de sua existência, no caso, as áreas periféricas da região metropolitana do Rio de Janeiro, ao estenderem a amplitude de seu deslocamento a quase 200 km de seu lugar de origem, acabam por se inserir em um outro contexto escalar de atuação, o que Smith (1993) chamou de “pular escalas”. Uma vez que a presença destes grupos gerou tensões sociais no local de destino em decorrência da ameaça que essa presença causa para os fins de acumulação de outros agentes no lugar, sua mobilidade passa a ser restringida por aqueles grupos que detêm o controle dos fluxos, caracterizando o que Massey (1993) chama de geometria do poder na compressão espaço-tempo. Isto é, grupos dominantes que possuem um maior controle dos processos de compressão espaço-tempo utilizaram-se de mecanismos diversos para controlar o fluxo de deslocamentos das classes mais populares. Este caso demonstra como a posição dos diversos grupos sociais no campo social e na geometria do poder se reflete no controle que cada um detêm sobre suas respectivas mobilidades.

A disputa pela restrição ou ampliação da escala do deslocamento do grupo de “farofeiros” está de acordo com a afirmação de Neil Smith (1993) e Erik Swyngedouw (1997) de que as escalas são criadas a partir dos processos sociais. No caso, a amplitude deste deslocamento, ou seja, das excursões, é definida por esta disputa acerca do controle destes fluxos, o que determinará a escala do fenômeno analisado. À medida que os “farofeiros” passaram a se deslocar sistematicamente para as praias de Cabo Frio, estes grupos “pularam escalas” passando do que Smith chamou de escala “comunitária” para uma atuação na escala “regional”. Já Swyngedouw (1997) procurou chamar este fenômeno de transgressões escalares.

Elaborado por Swyngedouw, o conceito de glocalização busca apreender o fenômeno caracterizado pelo duplo movimento de rearticulação das escalas das práticas de regulação, ou seja, a redefinição das escalas de atuação do Estado

alinhada às de circulação de capital. Privilegiando por um lado, a escala local, da cidade ou da região, e, por outro, a regulação de mecanismos econômicos e políticos supranacionais, também pode ser aplicado principalmente no que se refere às mudanças da atuação do poder público municipal de Cabo Frio, que ganhou mais força em relação a outros níveis de poder, realizando intervenções no sentido de otimizar as atividades turísticas locais que possuem como meta acumular capital. No entanto, esta utilização ganha maior nitidez quando são analisados outros processos que vêm ocorrendo no local, como a instalação do resort Club Med na praia do Peró, onde grupos capitalistas internacionais começam a investir no município e passam a negociar diretamente com a Prefeitura Municipal, o que se aproxima ainda mais da idéia de transgressões escalares tanto das instituições quanto do capital.

Dentro do contexto das distinções sociais enxergadas a partir do controle de mobilidades, Bauman (1999) apresenta uma divisão onde os indivíduos e grupos podem ser classificados como turistas ou vagabundos. A diferença essencial entre eles é exatamente o controle sobre seu próprio deslocamento e localização. Os turistas podem optar por se isolar, se manter em determinado local pelo tempo que lhes for conveniente ou mudar seu paradeiro de acordo com sua vontade. Para estes o deslocamento é uma opção. Os vagabundos, ao contrário, são repetidamente impelidos a deixar o lugar que escolheram, não são desejados em nenhum destino, ou seja, a opção de se deslocar e de consumir como turista lhe é negada por não possuir meios para sua concretização, ainda que o desejo de aderir a esta outra sonhada vida seja tão ou mais intenso que o do primeiro. Neste sentido, o vagabundo é um consumidor frustrado.

Para o autor, a abolição gradativa do controle da mobilidade internacional através dos vistos de entrada e o aumento no rigor do controle dos passaportes são sintomáticos. Este movimento implica em, ao mesmo tempo, um menor transtorno para a circulação de turistas e um maior controle do deslocamento dos vagabundos, o que reforça a tendência à diferenciação a partir do controle de fluxos. Vagabundos, portanto, são, antes de mais nada, viajantes aos quais é negado o direito de serem turistas. Essa concepção tem reflexo nas políticas de imigração que adotam a diretriz baseada na idéia “Sinal verde para os turistas. Sinal vermelho para os vagabundos”.

O fato é que a presença dos vagabundos espanta os turistas, consumidores privilegiados que podem facilmente ser incomodados e se locomoverem para outras paragens. Eles (os vagabundos) são encarados pela sociedade como:

> ...uns estraga-prazeres meramente por estarem por perto, pois não lubrificam as engrenagens da sociedade de consumo, não acrescentam nada à prosperidade da economia transformada em indústria de turismo. São inúteis, no único sentido de 'utilidade' em que se pode pensar numa sociedade de consumo ou de turistas (BAUMAN, 1999, p. 104).

Isto os torna insuportáveis, indesejáveis e, consequentemente, estigmatizados. São praticamente tratados como criminosos, sendo que seu único crime é almejar serem turistas sem possuir as mesmas condições que seus modelos para concretizar este desejo.

Neste sentido, o tratamento dispensado aos ditos "farofeiros" abordados por Alcântara possui forte semelhança com a descrição que Bauman nos fornece daquele direcionado aos vagabundos. Os vagabundos enfrentam restrições de circulação atuantes na escala internacional, como por exemplo, a concessão de vistos de entrada nos países, os quais possuem alto nível de institucionalização e legitimidade, enquanto os "farofeiros" tem como principal obstáculo para suas práticas de lazer mecanismos de restrição que não se apresentam de forma tão formal e institucionalizada, mas que são em larga medida engendrados combinadamente pelo poder público e pelos interesses capitalistas turísticos no contexto da esfera local/regional. Neste caso, deve-se procurar compreender as condições e peculiaridades que os espaços turísticos proporcionam para a elaboração e execução destas e de outras medidas restritivas fragmentárias, o que perpassa pelo entendimento do processo de urbanização turística, do envolvimento de determinados agentes dominadores destes espaços e da conciliação de seus interesses.

2.2 O TURISMO NO ESPAÇO

A transição do período fordista-keynesiano para o de acumulação flexível no mundo capitalista ocidental significou grandes mudanças econômicas, sociais e culturais. Estas transformações puderam ser sentidas tanto no crescimento de alguns setores da economia quanto na alteração dos perfis de mercado de trabalho

e de consumo, além de outros reflexos na própria atuação do Estado. Uma vez que o espaço é entendido não só como uma condicionante das relações sociais[16], mas em grande medida como sua materialização, as mudanças referidas também nele se refletiram (SANTOS, 1985). Assim, a compreensão dos respectivos contextos é relevante para melhor entender a formação e modificação do espaço.

Com o amadurecimento do fordismo e sua aliança com as práticas keynesianas de intervenção estatal na economia a partir do fim da segunda guerra mundial, o capitalismo nos países avançados experimentou taxas altas e relativamente estáveis de crescimento econômico acompanhado por uma certa prosperidade no que se refere à ampliação do fornecimento de serviços sociais e de conquistas trabalhistas. Esta expansão foi baseada num alto grau de industrialização e no incremento da infra-estrutura destes países, muitos dos quais arrasados pela guerra. Em um movimento posterior a industrialização seria estendida aos países periféricos caracterizada pela ampla padronização, configurando um sistema de produção e consumo em massa. Reflexos, portanto, ocorreram nos estilos de vida e na estética, fortemente marcados pela visão funcionalista do modernismo, o qual teve grande influência neste período que se estendeu até o início da década de 1970 (HARVEY, 1993).

Para Choay (1979), o urbanismo progressista pensava o espaço urbano como *locus* da circulação de capital e de pessoas, utilizando-se de um racionalismo exacerbado e de analogias funcionalistas, onde cada parte da cidade possui uma função e se comunica com as demais. A cidade é o meio pelo qual a acumulação de capital e a circulação de mais-valia devem ocorrer, necessitando então ser aperfeiçoada e otimizada para que tudo aconteça da melhor maneira possível. Assim, os espaços intra e interurbanos possuem características específicas que se relacionam com este contexto de produção e consumo de massa, com uma estética e estilos de vida padronizados e com uma maior participação do setor secundário em detrimento do setor terciário e quaternário.

As conseqüências da nova forma de expansão capitalista do pós-guerra foram sentidas, ainda, na escala supranacional. O período fordista-keynesiano, caracterizado também pela ampliação dos fluxos mundiais de investimentos e pela

[16] De acordo com Milton Santos, “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único onde a história se dá”(1996, pg. 63) e que a condiciona ao mesmo tempo em que é por ela condicionado.

abertura do comércio internacional, representa a mundialização da oferta de produtos como as matérias-primas, mas, principalmente, de outras atividades, como “bancos, seguros, hotéis, aeroportos e, por fim, turismo” (HARVEY, 1993, pg.131). Isto significa o início de um processo que desempenhará um importante papel para a transição ao período subseqüente.

Com os problemas dos métodos keynesianos de intervenção estatal para dar conta da crise de absorção da superacumulação capitalista, cujo ápice se deu em 1973, a transição para o período de acumulação flexível começa a tomar forma por meio da restruturação econômica e de reajustamentos sociais e políticos que caracterizaram as décadas de 1970 e 1980, marcadas por um confronto direto com a rigidez do fordismo. A dita flexibilização dos padrões de produção e consumo e dos mercados de trabalho – esta última retratada pela precarização das condições de emprego - foram respostas do capital a esta crise, acompanhada pelo surgimento de novos setores, pela dispersão geográfica das antigas plantas industriais de produção em busca de mão de obra mais barata e pelo fortalecimento do setor de serviços em detrimento dos demais na economia mundial. Estas transformações foram possíveis graças ao desenvolvimento tecnológico dos transportes e telecomunicações que ocorreram tanto no âmbito da produção quanto do consumo. A obsolescência programada de produtos começa a ser engendrada, enquanto a estética estável do modernismo passa a dar lugar à estética efêmera, plural e de moda do pós-modernismo. A mecanização dos processos industriais faz com que a força de trabalho empregada no setor de serviços aumente relativa e absolutamente ao mesmo tempo em que ocorre um acréscimo no consumo de espetáculos e de entretenimento. Tais mudanças sugerem uma resposta à necessidade de aceleração do tempo de giro do capital, mas é a nova reordenação do sistema financeiro global e o alargamento dos poderes de coordenação financeira mundial que surgem como a mais importante característica do novo período de acumulação flexível no ocidente:

> Os novos sistemas financeiros implementados a partir de 1972 mudaram o equilíbrio de forças em ação no capitalismo global, dando muito mais autonomia ao sistema bancário e financeiro em comparação com o financiamento corporativo, estatal e pessoal. A acumulação flexível evidentemente procura o capital financeiro como poder coordenador mais do que o fordismo fazia (HARVEY, 1993, pg.155).

Portanto, foi a combinação de alterações nas formas de produção, consumo e regulação, com destaque para a financeirização da economia, que caracterizaram a transição do período fordista-keynesiano para o de acumulação flexível, permitindo a superação de obstáculos que os métodos do período anterior já não davam conta. Tanto no espaço como no tempo, estas mudanças deram ao capital maior agilidade para lidar com seus problemas de superacumulação. Assim, a nova dinâmica proporcionou impactos culturais e estéticos no ocidente. No entanto, é a ênfase maior no setor de serviços, incluindo aí o turismo, e o reordenamento da produção e do consumo que irão configurar alterações mais claras no espaço físico de muitas cidades.

2.3 O ESPAÇO NO TURISMO

Léfèbvre (1994), assim como outros autores (GOTTDIENER, 1993; SOJA 1993; CASTELLS,1977; SANTOS, 1985, 1996), sugerem que o espaço é produto das relações sócio-econômicas e, ao mesmo tempo, o local onde se dá a produção e o consumo e os condiciona. Contudo, é o reconhecimento de duas peculiaridades espaciais que assumem relevante importância: primeiramente, o aspecto referente à organização sócio-espacial, às formas e ao design espaciais como elementos de controle, tanto político como econômico. Para Léfèbvre, o embate por este controle possui papel central, onde o espaço abstrato, alinhado com a lógica do valor de troca e com os objetivos de acumulação dos agentes dominantes é imposto e se contrapõe ao espaço concreto e ao seu valor de uso priorizado pelos sujeitos sociais dominados. Os diferentes usos do espaço influenciam diretamente as territorializações de grupos sociais, fato que será aprofundado mais adiante. No momento, serão concentrados esforços no segundo aspecto, que consiste em reconhecer o espaço também como objeto de consumo:

> ...space appears as a product of singular character, in that it is sometimes simply consumed (in such forms as travel, tourism or leisure activities) as a vast commodity, and sometimes, in metropolitan areas, productively consumed (just as machines are, for example), as a productive apparatus of grand scale... (LÉFÈBVRE, 1994, pg. 349).

Como foi visto anteriormente, com a mudança do regime fordista-keynesiano para a acumulação flexível, mudanças ocorreram na configuração do mercado de trabalho e nas formas de produção, de consumo e de estética. A maior participação do setor de serviços na economia é acompanhada pelo crescimento do setor turístico, verificado por estatísticas oficiais indicando que a atividade turística já alcançou a marca de 11,5 % na geração do PIB mundial (UNEP *apud* SLOB; WILDE, 2008), ocupando o rol de atividades econômicas que mais movimentam capital no mundo. É através de seu significativo peso econômico que se reconhece seu impacto nas alterações espaciais das últimas décadas, especialmente em países em desenvolvimento, os quais muitas vezes recorrem à atividade em busca de melhorias sociais e econômicas. Neste contexto, muitos subespaços destes países são eleitos como portadores de uma certa “vocação turística”, isto é, porções do território que na fase de acumulação anterior não possuíam papel relevante, tal como pode ser encontrado em larga medida nos países da América Latina e, especificamente, no Brasil.

Uma vez que um maior número de espaços urbanos (e não-urbanos) se dedica a este setor, o consumo de espaço como mercadoria também é incrementado. Portanto, esta nova relação com o espaço acarreta alterações peculiares nas configurações territoriais, nos seus usos e nas suas relações. Daí a importância de melhor compreender esta dinâmica no cenário atual. Léfèbvre aponta neste sentido:

> ...neo capitalism and neo-imperialism share hegemony over a subordinated space split into two kinds of regions: regions exploited for the purpose of and by means of production (of consumer goods), and regions exploited for the purpose of and by means of the consumption of space. Tourism and leisure become major areas of investment and profitability, adding their weight to the construction sector, to property speculation, to generalized urbanization (not to mention the integration into captalism agriculture, food production, etc.) (LÉFEBVRE, 1994, pg.353).

Estas observações chamam a atenção para uma peculiaridade do turismo: a urbanização turística e sua relação com o consumo do espaço. Patrick Mullins (1991 *apud* MASCARENHAS, 2004) foi um dos primeiros autores a se dedicar a este tema. Ao avaliar 13 cidades australianas, percebeu que duas destas possuíam perfil turístico e apresentavam peculiaridades no que se refere ao ritmo de crescimento econômico, aos níveis de emprego e subemprego e à dinâmica dos movimentos sociais e da sociedade civil. Em oposição às cidades industriais, que se organizavam para a produção e para as necessidades básicas, as turísticas representavam uma nova e extraordinária forma de urbanização por pautarem sua organização espacial em função do prazer, do consumo de bens e serviços e de paisagens, significando que a produção não deixara de existir, mas era direcionada para esta forma de consumo.

Outra contribuição vem de Luchiari (1998, 1999) que ao trabalhar com o conceito de urbanização turística, busca ir além da simplória constatação da existência de um processo de destruição e degradação dos lugares pelo turismo e pelo consumo do espaço. Para isso destaca a perspectiva que considera as novas paisagens da urbanização turística como reflexo das formas contemporâneas de espacialização social nas quais novas formas de sociabilidade, mais híbridas e flexíveis estão sendo construídas. A atividade turística é vista como um fenômeno complexo que, envolvendo fenômenos sociais, culturais e econômicos da sociedade contemporânea, realiza a articulação entre os lugares e o mundo, onde os lugares recebem determinações externas e as combinam a narrativas locais. Dessa maneira, “a gestação de uma nova configuração sócio-espacial é prenhe do mundo e do lugar. O lugar supõe o mundo que no primeiro se manifesta, pondo em movimento uma conexão dialética” (LUCHIARI, 1998, p. 02). A urbanização turística força uma relação entre antigas paisagens e velhos usos e novas formas e funções. O movimento entre o velho e o novo é o que impulsiona a relação entre lugar e mundo: o mundo atravessa o lugar com novos costumes, hábitos, maneiras de falar, mercadorias, modos de agir, recriando a identidade do lugar consubstanciada na fusão entre o velho e o novo e gerando uma nova organização sócio-espacial[17].

[17] Para outros estudos de caso relacionados à urbanização turística ver Tulik (1995); Lopes Jr (1996) e Silva (2006).

Sob perspectiva semelhante, Rita de Cássia Cruz (2002) reconhece que a atividade turística, diferentemente das demais, é a única a possuir o espaço como objeto de consumo. Esta relação diferente com o espaço resulta em algumas singularidades. A primeira delas se refere à fixidez do seu produto, pois sendo o atrativo turístico algo imóvel, tem-se, por conseqüência, a segunda singularidade, que é a necessidade do deslocamento de seus consumidores. Apreende-se, assim, uma importante diferenciação em relação às demais atividades. Nestas, as mercadorias são móveis, portanto, circulam desde a sua produção até seus mercados consumidores. No turismo, ao contrário, é o mercado consumidor que se locomove até a mercadoria. Portanto, a terceira singularidade está no fato de que o deslocamento destes consumidores altera tanto os seus espaços de origem quanto os espaços de fluxos e o destino turístico onde estes consumidores serão recebidos (CRUZ, 2002).

Chega-se à quarta singularidade, que talvez seja a mais importante, pois está relacionada ao fato de que a organização interna dos espaços turísticos, isto é, dos “espaços de consumo do espaço”, possui como fator determinante uma componente externa, ou seja, portadora de uma lógica exógena ao lugar: o turista e seu olhar.

2.4 O ESPAÇO DE CONSUMO DO ESPAÇO E O OLHAR DO TURISTA

Deve-se compreender a existência de uma interação entre a prática turística - os turistas, suas motivações exógenas ao lugar visitado e as necessidades de consumo relacionadas ao seu local de origem - e o espaço em que estas práticas ocorrem, isto é, “o espaço de consumo do espaço”, com todas as suas condicionantes que se impõe aos visitantes e suas atividades. Neste contexto, as resistências do espaço são representadas tanto por formas geográficas utilizadas por outras atividades econômicas que concorrem com o uso turístico como pelos aspectos infra-estruturais mais gerais presentes no território, sendo a combinação destes elementos determinante para a escolha de um determinado lugar como objeto de visitação. Assim, a presença de amenidades urbanas no local; isto é, estradas, abastecimento de água e eletricidade, esgotamento sanitário, hotéis, pousadas, restaurantes, dentre outros, e a presença dos sujeitos que dão vida a estes territórios, como os habitantes, prestadores de serviços, o próprio capital

turístico e os representantes do poder público; todos condicionam qualitativa e quantitativamente os fluxos a serem atraídos ao mesmo tempo em que são por eles condicionados. É através desta relação que se conformam mutuamente a prática turística e o espaço turístico.

Assim, os turistas não são influenciados em suas escolhas de destinos apenas pelos atrativos principais, ou seja, o patrimônio natural e cultural, mas, ainda, pela infra-estrutura que os locais portadores daquelas atrações oferecem aos seus visitantes. Conforme salienta Cruz:

> O consumo dos territórios pelo turismo envolve o consumo de um conjunto, indissociável, de bens e serviços que compõem o "fazer turístico", isto é, o ato de praticar turismo e tudo aquilo que essa prática envolve, em termos de objetos e ações (CRUZ, 2002, pg. 09).

Portanto, a demanda por estes bens e serviços, uma vez que eles não tenham existido numa fase anterior à chegada da atividade turística, acarretará a transformação deste espaço, principalmente devido a esta demanda exigir uma infra-estrutura específica. Os interesses envolvidos na construção desta infra-estrutura enfrentam rugosidades como usos anteriores deste território e os interesses relacionados a estes usos (SANTOS, 1994). Esta constatação fica clara na análise da urbanização turística em Cabo Frio, onde a atividade salineira representava uma barreira para o desenvolvimento turístico, principalmente nas áreas mais valorizadas.

Entende-se também que as características de determinado local atraem determinados tipos de turista que, por sua vez, demandarão conformações destes espaços às suas necessidades. Se há pouca infra-estrutura disponível, aqueles mais exigentes e com um padrão de consumo mais elevado não se sentirão tão atraídos a visitá-lo. Por isso, as políticas públicas e as intervenções urbanas desempenham uma função-chave.

Como a maior parte de turistas é oriunda de grandes centros urbanos, suas demandas estão relacionadas a estes padrões de urbanização. Caso não existam ou sejam insuficientes no destino turístico para receber este fluxo de pessoas, o Estado e suas políticas passam a exercer papel central. Assim, a relação entre turismo e urbano pode ser avaliada em três diferentes situações: quando o urbano

antecede o aparecimento do turismo; quando o processo de urbanização ocorre simultaneamente ao surgimento da atividade turística e quando este processo acontece posteriormente e em decorrência do turismo (CRUZ, 2002).

A maior parte dos destinos turísticos se encaixa no primeiro caso, pois o fenômeno da urbanização é anterior ao surgimento do turismo como fenômeno de massa. Estas cidades podem ser apropriadas espontaneamente pela prática turística através de uma valorização cultural de determinados lugares ali presentes ou podem, ainda, ser induzidamente resignificadas e reutilizadas. Neste último caso, políticas públicas se direcionam tanto para a construção do olhar do turista, criando atratividade e demanda, como também para a elaboração de um novo uso dos equipamentos urbanos existentes (como, por exemplo, um monumento histórico) e/ou para a construção de novos objetos (como a construção de novos hotéis e/ou novos atrativos), passando a configurar uma urbanização para o turismo. O município de Cabo Frio pode ser incluído nesta classificação, pois uma urbanização anterior já existia à turística, que, no entanto, proporcionou novos contornos, ritmos e organização sócio-espacial à cidade ao criar algumas formas geográficas e se re-apropriar de outras.

O processo de alteração destes espaços em decorrência do turismo pode também ser identificado por meio de diferentes fases, onde cada uma possui características espaciais e infra-estruturais específicas causando atratividade de públicos distintos (BUTLER, 1980; COHEN, 1972). De acordo com Richard Butler as fases atravessadas por um destino turístico ao longo de seu desenvolvimento, denominadas de “ciclos dos lugares utilizados pelo turismo” geralmente são as seguintes:

- **Exploração**: “Mochileiros” descobrem o destino, chegando em pequenos grupos e aceitando as condições locais. O contato entre anfitriões e turistas é mutuamente satisfatório. Não estão disponíveis instalações ou acomodações turísticas. A produção local atende aos habitantes e aos eventuais visitantes.
- **Envolvimento**: A população local percebe que o turismo pode ser financeiramente vantajoso, e são aproveitadas as iniciativas locais para a construção de instalações e acomodações. Há o início de um processo de envolvimento da comunidade com os visitantes, o desenvolvimento é vagaroso em razão dos limitados recursos sociais e

financeiros. O destino local permanece firmemente nas mãos da população residente. Há um aumento do número de visitantes, e os mochileiros são substituídos pelos exploradores, que se deleitam com as condições locais. O relacionamento entre a comunidade receptora e os hóspedes, embora um pouco mais formalizado, é ainda pessoal e a intensidade do fluxo turístico e sua taxa de crescimento são ainda manejáveis.

- **Desenvolvimento**: O local “decola” como destino turístico. A população local percebe as oportunidades para um avanço e crescimento da indústria turística. No entanto, não há conhecimento e investimento suficiente de capital disponível na região para captar plenamente as oportunidades. Nesse momento, recursos financeiros e humanos externos passam a ser aplicados no local, com o intuito de se obter um crescimento da atividade turística. Novas instalações e acomodações são construídas, permitindo o rápido crescimento do número de turistas. O controle local sobre o desenvolvimento gradualmente diminui, pois a propriedade e a administração passam a ficar nas mãos de pessoas de fora. Com grande rapidez, o desenvolvimento da atividade conduz a uma crescente demanda de força-de-trabalho, o que pode induzir à imigração e/ou perturbações em outros setores da economia local.
- **Consolidação**: As instalações e acomodações são satisfatórias e estão disponíveis para receber as primeiras levas do turismo de massa, que chegam num fluxo constante, periódico e buscando as amenidades da vida moderna encontradas nos grandes centros urbanos. Assim, o turismo se institucionaliza. O destino torna-se um produto que é divulgado pelos operadores nacionais e internacionais de turismo. O controle local sobre essas diferentes atividades diminui mais ainda, sendo que uma parte considerável dos lucros das empresas e do salário dos empregados retorna para as áreas metropolitanas. O grande número de turistas passa a causar problemas de saturação de infra-estruturas (transporte, água, esgoto, etc).

- **Estagnação**: O número de turistas é alto, embora a taxa de crescimento seja baixa, onde boa parte destes chega em pacotes padronizados. Entre suas principais expectativas está encontrar o conforto de que dispunham em seu local de origem. Para atender a estas necessidades, uma localidade turística muitas vezes cria áreas especialmente destinadas aos turistas, que dessa forma ficam isolados da população local, formando um ambiente com o conforto encontrado em seu local de origem (Ex: restrição de acesso às praias). O contato entre residentes e turistas é altamente institucionalizado, acontecendo em momentos programados ao longo do itinerário que o operador turístico planejou. O aumento da distância entre turistas e residentes pode provocar a formação de imagens estereotipadas um do outro.
- **Declínio/rejuvenescimento**: Os turistas e a indústria turística perdem o interesse no destino. O número de turistas decresce e os investidores deslocam-se para outros lugares, usando parcialmente o destino em declínio como um lugar, somente, de retirada de recursos financeiros. Outro cenário possível nesta fase pode ser o de rejuvenescimento, onde o local de destino tenta recolocar-se no mercado turístico, por exemplo, buscando novas alternativas, oferecendo novos produtos que diferem da oferta anterior, buscando um outro público.

Portanto, existe uma interação subjacente, dialética e contraditória entre diferentes tipos de turistas e as características espaciais, sujeitas à intervenção de interesses, do planejamento e da promoção territorial. Para os agentes dominantes desta dinâmica é interessante encaminhar tal processo para algum ponto entre a fase de consolidação e estagnação sugerida por Richard Butler e manter o consumo turístico da maneira mais lucrativa possível, num contexto de massificação do destino e da existência de padrões de consumo elevados, de acordo com um perfil de consumidor desejado. O perfil dos turistas está ligado a demandas espaciais específicas, existindo uma certa incompatibilidade de coexistência de perfis diferentes no mesmo espaço de consumo turístico.

A presença de determinado grupo pode ter como conseqüência a diminuição de fluxos de outros, o que, por sua vez, pode afetar os padrões de consumo, e, portanto, a lucratividade de alguns setores capitalistas, como fica claro no caso dos “farofeiros” em Cabo Frio. Esta é uma particularidade do turismo, pois, tal como afirmado acima, diferentemente das demais atividades, seu consumo exige a presença física de consumidores e de relações pessoais e de alteridade. No entanto, estas relações nem sempre são desejadas. Portanto, há um potencial surgimento de enclaves para se evitarem estas relações, este encontro do diferente que pode acabar por afastar alguns consumidores. Isto se torna ainda mais visível em países como o Brasil, onde os níveis de desigualdade são altos. Não é por acaso que os municípios que possuem legislações restritivas à chegada e permanência de excursionistas são exatamente aqueles mais próximos das principais metrópoles do país, como São Paulo e Rio de Janeiro, onde coexistem consumidores de alto e baixo poder aquisitivo.

Apesar das características espaciais influenciarem na reorganização territorial causada pela urbanização turística, é a interrelação entre os sujeitos sociais que se apresenta como a principal determinante. No que concerne às demais atividades econômicas, a circulação e consumo de produtos já pressupunha relações sociais conflituosas, embutidas e acobertadas pelo fetiche da mercadoria, conforme salientou Marx (1983). Com o advento do turismo, a exposição das desigualdades daí resultantes, desejadas ou não, são potencializadas devido a sua peculiaridade de acesso de distintos consumidores a territórios específicos, que por sua vez envolve a possibilidade de ganhos capitalistas diretamente relacionados a estes deslocamentos. Portanto, a combinação de relações de alteridade, que envolvem não somente diferentes classes sociais, mas também grupos étnicos, religiões, orientações sexuais, faixas etárias e temporalidades diversificadas, com os objetivos de acumulação de capital por parte de alguns grupos criam um cenário propício e único de tensão entre interesses demasiadamente distintos.

A reunião de relações conflituosas de variadas grandezas e qualidades num determinado território, conformado pelo embate entre estas territorialidades, chama a atenção para as conciliações e conflitos que emergem neste contexto de apropriações espaciais relacionadas à urbanização turística. As segregações e fragmentações, como fenômenos de territorialização particularmente evidentes no caso de Cabo Frio, são fruto, portanto, das múltiplas e potenciais relações de

alteridade e poder que envolvem o turismo, expressas nas conciliações e conflitos de interesses, conforme será visto a seguir.

2.5 CONCILIAÇÕES E CONFLITOS

Segundo Luchiari (1998), as principais características da urbanização turística são as seguintes:

- O consumo alcança maior importância que a produção;
- A força de trabalho é concentrada nos setores de construção civil e no setor de serviços;
- Há uma valorização estética exacerbada de paisagens da cidade, podendo ser tanto a natural e/ou construída aliada à utilização de estratégias de marketing e divulgação destas imagens;
- Intensificação da especulação imobiliária e da segregação espacial, em decorrência de revalorização do solo urbano;
- Sazonalidade e precariedade das ofertas de trabalho, geralmente atraindo trabalhadores de outros lugares;
- Formação de uma nova elite local e favorecimento da promoção de pequenos capitais do setor turístico (comerciantes, construtores...), que passam a obter cada vez mais importância no âmbito político;
- Mobilização de associações diversas, como as de moradores;
- Elevação do custo de vida para a população local em épocas de temporada;
- Surgimento de novo sistema de objetos portador de símbolos relacionados a status e identidade da moderna sociedade de consumo, aliado à construção de novos lugares de consumo (shoppings, galerias, redes de fast-food, aeroportos, condomínios, dentre outros).

Analisando estas características apreendidas por Luchiari e suas interelações, pode-se observar que os agentes de destaque nesta dinâmica da urbanização turística, isto é, na produção deste espaço turístico, seriam: o poder público, os produtores imobiliários e os empresários do setor turístico (FONSECA; COSTA, 2005).

A vinculação entre o Estado e estes agentes é apreendida na medida em que se reconhece o papel do Estado como principal responsável e estimulador dos lucros dos produtores imobiliários, pois é a implantação de infra-estrutura, acessibilidade e serviços coletivos nos locais de investimentos que trará futura valorização para os produtos deste mercado imobiliário. Esta conciliação também se torna interessante para o poder público, pois a arrecadação de tributos aumentará em razão destes investimentos.

Os produtores imobiliários, por sua vez, possuem relevância por serem os produtores diretos do espaço urbano, realizando investimentos e auferindo lucros neste processo de urbanização. Estes possuem diversas atribuições, atuando como produtores, construtores, corretores e financiadores imobiliários. Em muitos casos, estas funções podem estar concentradas nas mãos de poucos agentes como forma de se maximizarem os benefícios da construção do espaço urbano, desempenhando a função de promotor, incorporador e/ou financiador.

Ao mesmo tempo, os empresários do setor turístico também são dependentes da atuação de outros sujeitos sociais. Os investimentos em infra-estrutura por parte do poder público, mencionados acima, influenciam nos rendimentos deste setor, assim como na construção do espaço, atividade desempenhada pelos produtores imobiliários. Daí ocorrer o movimento de conciliação de interesses desta fração com o Estado e com os produtores imobiliários. A construção destes empreendimentos turísticos, como restaurantes, hotéis e entretenimento por parte desta fração de capital também é um elemento influente na valorização das mercadorias da construção civil, por representarem serviços disponíveis para consumidores, além de gerarem aumento de arrecadação para o poder público.

Portanto, considerar tal conciliação de interesses assume reconhecida relevância na produção do espaço turístico. Estes setores da sociedade estão interessados no valor de troca deste espaço construído, ou seja, na sobreposição deste em relação ao valor de uso do mesmo. Por outro lado, outros agentes se relacionam de maneira diferente com o espaço, sobrepondo seu valor de uso ao valor de troca. Há uma disputa por sua dominação – apropriação. Contudo, há, num primeiro plano, o embate entre frações de classe quanto à utilização do valor de troca destas frações de espaço. Atividades econômicas conflitantes com o turismo no que se refere à utilização de objetos geográficos podem ser um exemplo. Num segundo plano, há o conflito entre aqueles agentes que estão interessados no valor

de uso com aqueles que estão ligados ao seu valor de troca. Este último é, na verdade, um conflito de naturezas de utilização do espaço, isto é, um embate constante entre a dominação e a apropriação.

O espaço dominado é aquele que tem seu uso alinhado à lógica do capital, ao seu valor de troca. Determinados grupos se utilizam deste, por meio da exploração das vantagens diversas que podem ser adquiridas a partir de sua dominação, para a acumulação de capital. É o espaço abstrato, o espaço concebido por esses grupos com o intuito de se alcançar seus objetivos lucrativos e que impõe uma lógica de organização espacial a toda a população. Por outro lado, há o espaço apropriado por grupos sociais que não vinculam sua utilização a um potencial valor de troca, mas apenas ao seu valor de uso. Estes são espaços de representação, ligados a valores simbólicos diversos atribuídos aos mesmos por grupos populares em geral e que estão relacionados à reprodução de suas práticas sociais, constituindo-se como espaços de resistência, que se contrapõem à dominação e ao uso do espaço permeado pela lógica do valor de troca e da acumulação de capital, de maneira consciente ou não (LÉFÈBVRE, 1994).

Assim, o espaço de consumo turístico se apresenta também como *locus* desta tensão entre dominação e apropriação. Se existem a produção e organização do espaço realizadas pelos setores dominantes citados – Estado, produtores imobiliários e capital turístico – existe também uma resistência representada pela apropriação de alguns espaços para práticas que não obedecem à lógica do valor de troca, como os espaços utilizados pela população residente na sua vida cotidiana (praças, ruas, parques, igrejas e praias, dentre outros), e por visitantes e turistas indesejados, que não possuem padrões de consumo tão elevados quanto os dos “verdadeiros turistas”. A dominação destes setores da sociedade acaba por gerar espaços que priorizam estes visitantes consumidores, deixando de lado e evitando as demandas dos demais grupos, como moradores e visitantes indesejados. Neste sentido, os espaços de consumo turístico, sua produção e organização, tendem sempre a ser pautados pela conciliação dos interesses dos agentes dominantes com as demandas por serviços e estruturas por parte dos turistas com maior padrão de consumo.

Aqui se encontram duas tensões que são as principais geradoras da lógica fragmentária e segregacional nestes espaços: a conjunção / disjunção e a apropriação / dominação. A disjunção do turista, isto é, a reafirmação da identidade

de um certo tipo de turista através do distanciamento do diferente, da adaptação do ambiente visitado aos seus modos, realidade e símbolos, é um primeiro fator para a auto-segregação. Ao contrário do comportamento de conjunção, onde o viajante tende a se ambientar ao seu destino, a se aproximar e a se deixar dominar e impregnar por ele, o comportamento de disjunção tende a buscar a imposição de uma lógica externa ao lugar (LANDOWSKI, 2006).

Neste contexto, o turista até pretende contemplar o ambiente visitado, mas não quer fazer parte dele, o que ocorre em função do olhar romântico, caracterizado por uma atitude individualista, mais contemplativa do que participativa e comumente ligada às classes altas. Este turista almeja evitar o contato com residentes e pessoas que não façam parte do seu grupo social e que não compartilhem dos seus códigos de conduta. Há certa incompatibilidade na fruição destas paisagens por grupos que possuem este olhar romântico e grupos de turistas de olhar coletivo, que geralmente estão relacionados às classes populares e à sua perspectiva menos individualista e mais relacional, mais preocupada com a participação em práticas desenvolvidas por determinado grupo no local visitado do que propriamente com a contemplação deste (URRY, 2001; NERY, 1996).

Além disso, não é interessante para esse turista que o destino turístico por ele escolhido tenha sua imagem de status, normalmente construída em decorrência da presença de pessoas ou grupos-modelo ou de referência, “manchada” por presenças indesejadas que acabam por desgastar e ameaçar a aquisição de capital social que este turista procura e que está atrelado à imagem de lugar bem frequentado e à sua presença neste lugar. No entanto, esta disjunção, este afastamento é, a princípio, apenas um desejo, uma vontade, a qual só pode ser efetivamente implementada pelos agentes produtores e dominadores destes espaços. Portanto, uma vez que tais agentes captam estas necessidades de isolamento por parte destes clientes, a dita disjunção também ganha valor de troca, ou seja, diferentes formas de auto-segregação são comercializadas.

Isto fica claro na construção de resorts e hotéis que procuram oferecer o máximo de diversidade e quantidade de serviços em seus interiores, de maneira a proporcionar a comodidade de não sair destes enclaves e, logo, não se estabelecer contato com o “mundo exterior”. Outra expressão deste fenômeno é a venda de imóveis em condomínios de luxo, criando uma ampla gama de comodidades e

buscando resguardar os moradores e veranistas de todos os problemas de violência, miséria e pobreza.

É o encontro de uma demanda de consumidores por disjunção com o poder de dominação dos espaços de consumo turístico por parte dos promotores imobiliários, do capital turístico e do Estado que cria as bases para a efetiva segregação e fragmentação destes espaços através de vários mecanismos como o controle de fluxos. Assim, este urbanismo contemporâneo imagina a possibilidade de existência de uma cidade livre de barulho, trânsito, violência e pobreza. Este processo também pode resultar, em alguns casos extremos, na privatização de lugares que seriam públicos, principalmente praias, ilhas, ruas, rios, praças, dentre outros, violando inclusive legislações consolidadas nacional e internacionalmente, e na “guetificação” dos excluídos. O resultado destas ações se consubstancia em processos de territorializações e segregações.

2.6 TERRITORIALIZAÇÕES E SEGREGAÇÕES

Conforme discutido acima, o fenômeno do controle de fluxos e das segregações de distintos grupos sociais é intensificado pela conciliação de interesses em torno da dominação do espaço turístico. A dominação e apropriação de frações do espaço por parte de grupos sociais nos leva ao conceito de território, que pode ser definido como frações funcionais do espaço (SANTOS, 2006) ou como o “espaço funcionalizado, apropriado por determinados atores sociais, que lhe atribuem determinadas funções” (CRUZ, 2002, pg.18). A concepção de território sempre esteve mais alinhada às idéias de controle, domínio e apropriação (político e/ou simbólicos) do que aos de uso ou função econômica (HAESBAERT, 2006). Segundo Raffestin (1993), é no território que se dão as relações de poder, uma vez que este é a base e produto das ações dos atores sociais que se apropriam do espaço e produzem sistemas sêmicos, isto é, processos sociais vinculados à identidade e objetivados no espaço. Os limites territoriais são resultado destas relações e indicados também por estes sistemas sêmicos.

Neste sentido, todos os grupos e indivíduos são atores que produzem territórios, ainda que em grandezas, tempos e lugares diversos. Assim, a idéia de território está diretamente ligada à de poder sobre determinado espaço, não somente no que se refere ao poder físico e concreto, mas também ao abstrato e

simbólico (HAESBAERT, 2005). Estas seriam duas formas contrapostas de relação com estes territórios. No entanto, não se deve entender esta oposição como uma simples dicotomia, mas sim como “um continuum que vai da dominação político-econômica mais ‘concreta’ e ‘funcional’ à apropriação mais subjetiva e/ou ‘cultural/simbólica’” (HAESBAERT, 2004, pg.96). Na verdade, todo território se configura pela combinação destas duas formas, pois o domínio é exercido sobre o espaço tanto para realizar funções quanto para produzir significados. Portanto, pode-se sintetizar a concepção de território como o resultado de uma “relação desigual de forças, envolvendo o domínio ou controle político-econômico do espaço e sua apropriação simbólica, ora conjugados e mutuamente reforçados, ora desconectados e contraditoriamente articulados” (HAESBERT, 2006, pg.121). Assim, podem existir muitas variações nesta relação de acordo com as classes e grupos sociais que estiverem sendo objeto de análise.

Entretanto, as relações entre turismo e território têm sido abordadas por outro viés, mais preocupado com a atividade turística em si, como se esta fosse um todo coeso e único, evitando considerar a reflexão mais aprofundada no que se refere aos diferentes agentes envolvidos dentro do âmbito desta atividade econômica e suas diversas apropriações do espaço. Para Knafou (1996 *apud* CRUZ, 2002), a relação entre território e turismo pode se dar de três diferentes maneiras: territórios sem turismo, turismo sem território e territórios turísticos. Os territórios sem turismo são aqueles onde o turismo não acontece, dominados por outras atividades econômicas e que não fazem parte do “mundo do turismo”. Já o segundo tipo de relação, isto é, o turismo sem território, indica aqueles lugares onde o turismo acontece em enclaves. Este tipo de relação ganha força cada vez mais e está imerso num contexto de pós-modernidade, que alguns autores chegaram a nomear de pós-turismo (MOLINA, 2003 *apud* PANOSSO NETTO, 2005).

Cabe aqui a convergência com o ponto levantado por Cruz (2002) de que este não seja exatamente um tipo de turismo sem território, pois não deixa de haver uma apropriação de atores de uma fração funcionalizada do espaço. Este é apenas um turismo que ignora o contexto em que se encontra. De fato, turismo sem território talvez pudesse existir no âmbito das viagens virtuais, mas isso se torna pouco provável, já que vai de encontro a alguns pressupostos do turismo, isto é, a existência de deslocamento no espaço e de consumo do mesmo. A tecnologia

avançada auxilia a profusão destes simulacros uma vez que existe uma maior facilidade em se criar estes ambientes em diversos lugares.

O terceiro caso, correspondente aos chamados territórios turísticos remete aos territórios apropriados pela atividade turística e por seus sujeitos. Para Knafou, estes territórios são criados pelos turistas e retomados por operadores turísticos e planejadores. No entanto, estes territórios não deveriam ser considerados como invariavelmente inventados por turistas e posteriormente dominados por planejadores e pelo mercado. Podem existir, e existem, casos em que o destino turístico é primeiramente planejado e criado, para em seguida ser utilizado por turistas, conforme os exemplos de Cancún e Las Vegas. Apesar disso, é importante a observação que o autor faz a respeito da ausência de controle total e pleno dos planejadores e do mercado sobre os fluxos e sobre a construção de atratividades e do olhar do turista, ainda que exerçam grande influência nestes processos. Além disso, não há muito sentido em separar os chamados “turismos sem território” dos “territórios turísticos”, pois ambos são apropriações da atividade turística de determinadas frações funcionalizadas do espaço, sendo ambos, portanto, territórios turísticos. No entanto, a reflexão acerca de enclaves e segregações em territórios turísticos é importante. Ela não se coloca mais no plano apenas da apropriação de espaços pelo turismo, mas sim na apropriação de diferentes espaços por agentes envolvidos na atividade turística.

Para um melhor entendimento dos processos de segregação, deve-se compreender a relação entre a distribuição dos agentes sociais no espaço e a dos bens e serviços, privados ou públicos, materiais e simbólicos, que reflete a apropriação dos primeiros em relação aos últimos. Neste sentido, o espaço social se expressa no espaço físico, ainda que às vezes de maneira não tão clara. A posição de determinado grupo no espaço social é afirmada pelo lugar em que o mesmo se situa no espaço físico, assim como pelas suas localizações temporárias e permanentes comparadas às dos demais grupos. Portanto, o valor atribuído às regiões é ditado pela relação entre a estrutura da distribuição dos agentes sociais e dos bens e serviços (BOURDIEU, 1998).

As grandes oposições sociais cristalizadas no espaço tendem a ser introjetadas pelos indivíduos, refletidas em expressões e na linguagem, que se conformam em “categorias de percepção e de apreciação ou de estruturas mentais” (BOURDIEU, 1998, pg. 162). Daí surge a construção de imagens relacionadas a

lugares que podem assumir diversas formas como territórios específicos ligados a uma classe social ou a um grupo étnico. No contexto turístico, a eleição de praias de “farofeiros” e praias elitizadas é sintomática. Assim, o espaço social se inscreve tanto nas estruturas espaciais como nas estruturas mentais, as quais são produtos da incorporação daquelas. Este fato faz com que o espaço se configure como lugar da afirmação de poder, muitas vezes na forma de violência simbólica. As relações entre esta afirmação de poder, apropriações simbólicas e o espaço nos leva aos conceitos de território e territorialidade já mencionados.

Na verdade, as posições dos diversos grupos no espaço físico são fruto de lutas que se dão em diferentes esferas. Os benefícios oriundos das posições conquistadas podem tomar a forma de ganhos de localização ou de ocupação. Neste sentido, os ganhos de localização podem ser os de renda, relacionados à proximidade de determinados grupos e bens raros e cobiçados, ou os de posição/classe, relativos aos ganhos simbólicos de distinção em decorrência da “posse monopolística de um bem distintivo” (BOURDIEU, 1998, pg.163). Já os ganhos de ocupação se relacionam à posse de um determinado espaço que auxilia na manutenção da distância física de indivíduos e grupos indesejados e, ao mesmo tempo, da proximidade das pessoas e coisas desejáveis, permitindo uma otimização dos ganhos de capital social e simbólico. Essa apropriação, ou melhor, o controle territorial, depende do capital possuído.

Os enclaves criados com a construção de condomínios e clubes elitistas em áreas antes públicas do Canal do Itajurú ilustram estas diferentes faces dos movimentos de segregação. Ao mesmo tempo em que aqueles turistas privilegiados buscavam distinção através do monopólio sobre a apreciação de determinado bem, ou seja, a paisagem do Canal do Itajurú significando ganho de localização/classe/posição, visavam ainda a proximidade de alguns grupos de altos estratos sociais e a distância de outros grupos indesejados, farofeiros e outras frações da classe média, configurando assim ganhos de ocupação.

Aqueles mais desfavorecidos estão fadados a serem retidos nos espaços menos valorizados e que proporcionam perdas de capital, tanto simbólico e social como cultural e financeiro, tendendo a ser confinados em territórios-zona, isto é, territórios formados por uma área contínua, única e delimitada. Ao contrário, outros sujeitos sociais possuidores de maiores somas de capital acumulado nas suas diferentes formas tendem a reproduzí-lo através de suas vantajosas mobilidades,

circulando mais livremente pelos diferentes espaços e selecionando aqueles que lhes conferem maiores ganhos, o que faz com que possam construir vários territórios e territorialidades fisicamente separados, porém conectados por seus fluxos e subjetividades e formar o que se convencionou chamar de território-rede, ou seja, vários territórios-zona interligados. (HAESBAERT, 2004).

Neste sentido, a reificação do espaço social no espaço físico reforça a tendência de concentração de capital nas suas variadas formas. Ainda que estes grupos excluídos vençam as barreiras físicas e econômicas que lhes são impostas no que se refere ao acesso a lugares mais restritos, a ausência de capital cultural e social impede sua aceitação. Ou seja, por mais que se tente a infiltração num território apropriado por membros de outra classe, a falta de domínio dos seus códigos de conduta exercerá o papel de indicar quem é o intruso e os mecanismos de violência simbólica tratarão de repelir o estranho, demonstrando a não aceitação dos grupos que se apropriaram deste espaço. Dessa maneira, não se deve entender a segregação de grupos, etnias, estratos e de classes sociais simplesmente como fruto de uma estratégia constante e uniforme dos poderes nem das instituições, mas como uma tendência inerente à relação interclasses. Esta tendência encontra sempre contra-tendências e é o resultado dessa interação que irá conformar espaços mais ou menos segregados (LÉFÈBVRE, 1969).

Por isso, o caso dos “farofeiros” é peculiar, pois os mecanismos de violência simbólica não foram suficientes para reproduzir a distância social na distância física, muito por conta das peculiaridades do turismo que exigem a presença e o deslocamento de seus praticantes e de suas interações no e com o espaço. Nesse sentido, as classes mais abastadas conseguiram construir seus enclaves em forma de condomínios e clubes que os resguardam da “invasão” dos “farofeiros”, mas, por outro lado, a classe média, ávida por ganhos de capital simbólico através da prática turística, mas sem meios suficientes para se auto-segregar como as classes altas, enfrenta maiores problemas com a perda de status que os excursionistas lhes induzem com suas presenças. A classe média passa então a procurar outros destinos, o que força aos empresários dos setores relacionados ao consumo turístico a pressionar o poder público para restringir-lhes o deslocamento e acesso a espaços genuinamente públicos. Assim, as segregações turísticas verificadas giram em torno das conciliações e conflitos no que tange aos esforços para se obter ganhos de capital simbólico – turistas de diferentes classes – e, por outro lado, para

se obter ganhos de capital financeiro e político– empresários dos setores de serviços e da construção civil e governantes.

Conforme verificado, as territorializações de grupos sociais podem ser identificadas na morfologia espacial de Cabo Frio. Na verdade, a morfologia espacial é fruto das interações e embates entre as diferentes classes que se traduzem nas distintas territorializações. Exemplo disso é o aparente decréscimo de turistas de um dia nas principais praias do município, como as do Forte, das Conchas e do Peró. Com a intensificação das intervenções urbanas de desestímulo a estas práticas na segunda metade da década de 1990, os grupos populares passaram a se direcionar para a praia de Tamoios, a mais distante do município, situada já no limite com o município de Casimiro de Abreu. Assim formava-se um novo "gueto" do lazer, identificado como local de pessoas de menor poder aquisitivo, que contrastavam claramente com os clubes e condomínios às margens do canal do Itajurú e com as praias do Forte e Peró, freqüentadas pela classe média. Adicione-se a isso a forte tendência que existe atualmente de surgimento de resorts na região, meios de hospedagem que objetivam manter o turista constantemente em suas dependências, desestimulando qualquer contato com a cidade em que está inserido. Uma das maiores cadeias de resorts, o Club Méd está em processo de implantação de uma nova unidade na praia do Peró em Cabo Frio.

O controle de movimentos e os mecanismos utilizados na tentativa de evitar os contatos entre dois mundos opostos e cada vez mais distantes podem assumir diferentes formas e escalas de atuação. As restrições que, até então, estavam muito mais claras e definidas no âmbito das fronteiras dos estados-nações modernos passam a ganhar força em outras esferas como, por exemplo, na supranacional, diante da emergência do controle de fluxos realizado pelos novos blocos continentais e, por outro lado, ainda que de forma não tão nítida e institucionalizada, na escala local e regional. Neste último caso, as restrições podem ocorrer via coerções, tanto de um ponto de vista físico-espacial quanto simbólico-social e econômico. Uma amostra disso são as segregações, muitas vezes sinalizadas ou por limites materializados de territorializações de grupos sociais, como as auto-segregações das elites em enclaves fortificados, ou através da imposição de delimitações não-materializadas, expressas na forma de violência simbólica utilizada como constrangedora da presença não desejada de determinados grupos. Neste sentido, as diferentes maneiras de se delimitarem estes territórios também possuem

uma função de controle de fluxos, ainda que indiretamente, pois a coerção exercida no destino acaba por inibir o deslocamento, e, portanto, a mobilidade destes grupos desprivilegiados e estigmatizados por aqueles que dominam e se apropriam daqueles territórios de grande atratibilidade turística.

Os deslocamentos físicos, especialmente a lugares desconhecidos por parte dos sujeitos desta mobilidade, sejam eles turistas, “vagabundos” ou “farofeiros”, provocam necessariamente um movimento de des-re-territorialização. Isso porque ao deixar seu local de origem e de vivência habitual, a relação do sujeito com seu espaço-tempo, que envolve uma identificação com estas configurações habituais, é alterada. Logo que alcançar seu destino, o turista necessitará se (re) encontrar e se (re) situar neste novo espaço que possui uma nova temporalidade, o que envolve uma reconstrução de sua identidade frente a novas alteridades existentes. À medida que esta identidade é (re) afirmada, procura-se construir territorialidades e territórios neste novo ambiente por meio de novas territorializações. Seja através de restrições seletivas aos fluxos ou por meio do estabelecimento de limites territoriais, o que realmente está em jogo, portanto, é o privilégio de se manusear o desenho destas territorializações de turismo. A disputa por esse poder configura um conflito que, ainda que muitos não levem em consideração por acharem que se trata de um assunto ligado ao lazer ou como algo supérfluo e carregado de certa alienação, possui forte conotação política, pois se refere diretamente à privação do direito de ir e vir e do usufruto de espaços públicos.

Uma vez que estes espaços turísticos são orientados para o visitante e não para o habitante, estas formas de controle de fluxos e suas conseqüências fragmentárias só são elaboradas e executadas por conta da conciliação entre o desejo de disjunção do turista de alto padrão de consumo em relação ao que não lhe agrada e a dominação destes espaços por parte de alguns sujeitos sociais. Por isso a atuação do Estado, como representante e mediador de interesses, e de suas políticas públicas ganha importância neste cenário. Pôde-se observar que o empresariamento urbano, surgindo no contexto de disputa inter-lugares, acaba por intensificar a fragmentação social do território, por meio de intervenções excludentes e ligadas à privatização de espaços públicos. Portanto, as transformações ocorridas em escalas superiores à local podem ajudar a explicar muitos processos presentes nos lugares, como é o caso da “exclusão legitimada” que passou a ocorrer em Cabo Frio, considerando-se desde as mudanças para o regime de acumulação flexível e

de atuação das administrações locais até as transgressões escalares e as diferentes nuances da compressão espaço-tempo e de sua geometria do poder.

CAPÍTULO 3: POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E CONFLITOS SÓCIO-ESPACIAIS

Este capítulo tem por objetivo analisar as relações da elaboração e implementação das políticas públicas de turismo com os processos de privatização da paisagem e de intervenções que visam controlar a composição social dos territórios turísticos. Neste sentido, será considerado em que medida as políticas federais, estaduais e municipais do setor intensificaram ou atenuaram os referidos processos sócio-espaciais, através da formulação de diretrizes, projetos e intervenções no período que se inicia nos anos de 1930 até os dias atuais, coincidindo com o crescimento do setor turístico no Brasil e com o início dos conflitos no espaço turístico cabofriense. Para tanto serão utilizados documentos oficiais, ou seja, legislação, políticas, planos e projetos adotando-se como eixo de análise a inserção das diferentes classes no discurso oficial de forma a relacioná-la aos fatos já explicitados que sucederam o surgimento do turismo em Cabo Frio.

3.1 POLÍTICAS FEDERAIS

3.1.1 Ensaios de uma política

A atividade turística começou a ganhar alguma expressividade nacional nas primeiras décadas do século XX, sobretudo em decorrência de mudanças culturais e econômicas inicialmente sentidas na cidade do Rio de Janeiro, e que nos anos seguintes alcançariam outros grandes centros urbanos. À medida que ocorria a emergência de novos costumes relacionados ao turismo, reflexos eram percebidos nas estruturas institucionais da sociedade brasileira. Primeiramente, surgiram novas entidades associativas civis para dar conta destas mudanças: em 1907 foi criado o Automóvel Clube do Brasil e no ano de 1923 fundava-se a Sociedade Brasileira de Turismo, que três anos mais tarde se transformaria no Touring Club do Brasil. Estas duas organizações desempenharam importante papel na disseminação do turismo, especialmente entre as elites, já que nesta época sua prática ainda estava restrita a segmentos da burguesia e da burocracia brasileira e internacional.

No entanto, foi somente na década de 1930 que aquelas mudanças de fato impactaram na organização do aparelho estatal brasileiro. Até então, o governo federal se limitava a atuar na regulação e fiscalização das pioneiras agências de

viagem e companhias de transporte turístico. Porém, com a publicação do decreto n° 3.010 de 1938, destinado a tratar do trânsito de estrangeiros pelo país, mencionava-se pela primeira vez a necessidade de se criar um órgão para não apenas regular, mas também promover o turismo. Em seu artigo 226, o referido documento responsabilizava o Conselho de Imigração e Colonização por “estudar a organização e criação de uma agência oficial de turismo, propondo as medidas julgadas convenientes para incentivar o turismo no Brasil” (BRASIL, 1938b).

No ano seguinte, é criada a Divisão de Turismo, pertencente ao Departamento de Imprensa e Propaganda, sendo esta o primeiro órgão estatal existente a nível nacional para tratar especialmente da atividade. Suas principais atribuições consistiam em fiscalizar e coordenar os entes públicos e privados envolvidos com o turismo nas diversas instâncias, além de incentivar sua prática, tanto interna quanto externa.

Apesar destas mudanças, a atividade turística ainda não possuía suas características atuais de fenômeno de massa, sendo praticada apenas por uma elite privilegiada, o que ainda não exigia maiores aparatos e infra-estruturas de suporte. Há nesse discurso oficial, entretanto, o vislumbramento de uma força econômica em potencial nas práticas que começavam a se disseminar em países centrais e, consequentemente, o envidamento de alguns esforços para que o mesmo acontecesse no Brasil. Nesse sentido, a necessidade de promoção da atividade, especialmente para a atração de turistas estrangeiros, é recorrentemente aludida nos documentos que registram as ações governamentais. Um exemplo disso é o firmamento de convênios bilaterais com o intuito de estimular fluxos turísticos com outros países sul-americanos, como a Argentina (1933), Uruguai (1937), Paraguai (1943) e Chile (1952). Além disso, a Divisão de Turismo tinha o intuito de concentrar seus objetivos na criação de propaganda turística internacional, por meio de diversas ações como a elaboração e distribuição de material publicitário em “estradas de ferro internacionais, nos centros de cultura, nos hotéis, bibliotecas, lugares públicos das cidades americanas (do sul, do norte e do centro)” (Departamento de Imprensa e Propaganda, 1944, pg. 175).

A década de 1930 foi marcada por um contexto de crise mundial, onde o turismo e seu potencial econômico sinalizavam para uma possibilidade de superação das dificuldades existentes. A crise também ocasionou concomitantemente uma mudança na atuação do Estado em relação à economia,

pois o paradigma do liberalismo vigente no mundo capitalista até 1929 estava em declínio, principalmente devido às falhas do sistema de livre mercado em manter a acumulação de capital e evitar o colapso eminente. Foi neste contexto que as idéias de John Maynard Keynes ganharam espaço, as quais não entendiam o planejamento como um problema, mas sim como uma importante ferramenta na manutenção do *status quo* capitalista. Assim, as práticas de intervenção estatal maciça passaram a ser utilizadas para recuperar a economia, o que também teve força no Brasil com o Governo Vargas e seu projeto de industrialização para o país, repercutindo também na atuação no setor turístico. Isto fica claro na emergência de legislação reguladora rígida para as agências de viagem, além da nova postura do Estado como fomentador da atividade.

Entretanto, não foi somente o reconhecimento do potencial econômico do turismo que ocasionou a primeira iniciativa governamental no setor. A subordinação ao Departamento de Imprensa e Propaganda é um indício da preocupação do governo ditatorial de Vargas com a manutenção de sua imagem através da publicidade turística nacional e internacional. Na revista “Cultura Política”, desenvolvida e editada pelo próprio Departamento, anunciava-se como uma das medidas da Divisão de Turismo (DT) previstas para o ano de 1945

> instituir serviços permanentes de informações sobre a atualidade nacional, dos pontos de vistas materiais, intelectuais e culturais, afim de que (os turistas) compreendam os objetivos em que se inspiram todos os órgãos do Governo. Essas informações, traduzidas em inglês, francês e espanhol, terão distribuição espontânea ou solicitada, conforme as circunstâncias (DEPARTAMENTO DE IMPRENSA E PROPAGANDA, 1944, pg.176)

A exclusividade do DIP na elaboração deste material e a censura e controle de informações a cargo do mesmo órgão estatal deixa claro o uso deste instrumento publicitário para exaltação do governo ditatorial. Outra ação planejada pela DT para o ano de 1945 e alinhada com a anterior consubstanciava-se em

> provocar a visita de personalidades estrangeiras de relêvo, indicando-lhes tudo quanto nos interessa conhecer por seu intermédio. Explicar-lhes a significação de nossa evolução histórica, afim de que possam compreender os laços que prendem a atualidade ao passado e ao futuro do Brasil (DEPARTAMENTO DE IMPRENSA E PROPAGANDA, 1944, pg. 175).

Assim, neste momento inicial o turismo e sua propaganda eram vistos não só como fator potencial de desenvolvimento econômico, mas, ainda, como forma de dominação ideológica, através da manipulação da imagem do governo, do presidente e da realidade social em diversos segmentos da publicidade a ser desempenhada pela Divisão de Turismo, no âmbito do Departamento de Imprensa e Propaganda (SANTOS FILHO, 2008). Neste sentido, o foco da primeira relação entre Estado e turismo não se refere a intervenções diretas no espaço, mas sim à promoção da atividade e à sua regulação. As ações que não estavam alinhadas a esta lógica eram restritas e genéricas, e se resumiam à menção da necessidade de se incentivar a construção de hotéis. Portanto, não há evidências de que o governo se preocupasse em efetivar uma política nacional de planejamento territorial para o turismo. Estas primeiras ações estavam muito mais direcionadas à propaganda institucional e aos efeitos econômicos potenciais, além da fiscalização e regulação de agências de viagens, sendo limitadas no que se refere ao território. Isto é compreensível na medida em que ainda não existiam grandes fluxos de turistas no país, o que não exigia maiores intervenções espaciais. É notável, no entanto, a exaltação da possibilidade de benefícios a serem conseguidos com o desenvolvimento turístico, especialmente os econômicos, o que seria uma constante marca das políticas vindouras.

Com a extinção do Departamento de Imprensa e Propaganda em 1945 a Divisão de Turismo é transferida para o recém criado Departamento Nacional de Informações, esse subordinado ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Porém, com o fim do Estado Novo no ano seguinte, tanto a Divisão quanto o novo departamento são também extintos. Assim, os assuntos relativos ao turismo passaram à alçada do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, não mais existindo um órgão específico para tratar do setor, denotando uma perda de relevância frente a outros setores e demandas.

No ano de 1958 alguma atenção tornava a ser dispensada ao setor, quando se concebeu legalmente a COMBRATUR – Comissão Brasileira de Turismo – (BRASIL, 1958) sendo sua efetiva existência consumada somente no fim do governo de Juscelino Kubistchek, em 1960, com a aprovação do seu regimento (BRASIL, 1960). Este fato é um marco na história do turismo brasileiro, pois trazia com ele importantes inovações. Primeiramente, o novo órgão não estava mais submetido a departamentos ou ministérios como a antiga Divisão de Turismo, mas diretamente

ao Presidente da República. Isso demonstra um maior reconhecimento da importância do setor dentro da estrutura institucional brasileira. Outra novidade consistia na referência que se realizava a uma política nacional de turismo, o que demonstra um substancial incremento em relação ao passado, quando eram mencionados apenas planos de fomento à circulação de turistas. Aqui reside a principal das inovações, pois não só uma política nacional passa a ser vislumbrada, como questões infra-estruturais e territoriais começam a ser incorporadas e a dividir espaço com iniciativas de promoção. Esta nova intenção de se ampliar a responsabilidade do Estado em relação ao turismo está presente nas atribuições da COMBRATUR, que se resumiam:

> **a**) ao planejamento e coordenação das atividades destinadas ao desenvolvimento do turismo interno e ao afluxo de estrangeiro;
>
> **b**) ao estudo e supervisão das medidas relacionadas com a movimentação de turistas;
>
> **c**) à simplificação e padronização das exigências e dos métodos de informação, registro e inspeção relativos aos viajantes e a seus bens, recursos pessoais, meios de transportes e hospedagem, mantendo inclusive atualizado serviço de informação e de estatística;
>
> **d**) à promoção e estimulo, por todos os meios ao seu alcance, dos planos e equipamentos turísticos, com especialidade ao que se refere à construção e remodelação de hotéis;
>
> **e**) à criação de serviços e instalações que ampliem e completam as zonas turísticas;
>
> **f**) à realização, com a colaboração dos Estados e Municípios, do inventário das áreas de interêsse turístico existentes no País, a fim de ser levantando o Patrimônio Nacional, com a finalidade de proteger, por meio da legislação adequada, a paisagem ou outros motivos considerados como atração turística (BRASIL, 1960).

Portanto, percebe-se uma abordagem muito mais clara deste novo órgão em relação às intervenções espaciais, especialmente quanto à criação de infra-estrutura turística, presente nos itens “d” e “e” e ao planejamento, no item “a”. Além disso, é a primeira vez que se explicita a preocupação de uma política pública do setor com o Patrimônio Nacional e a preservação da paisagem, observada no último item,

demonstrando um inicial reconhecimento da relevância de suas respectivas relações com o turismo.

Devido ao surgimento de considerações territoriais na elaboração de suas diretrizes, a comissão realizou a “Divisão Turística do Território Nacional” um ano após sua inauguração. Esta classificação, que se utilizou das macroregiões elaboradas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Norte, Nordeste, Leste, Sul e Centro-Oeste), já reconhecia a importância de algumas cidades e localidades que décadas mais tarde se consolidariam como grandes destinos turísticos, estando entre elas Cabo Frio, Armação dos Búzios e Arraial do Cabo, o que reflete o início de uma valorização daquela região para o turismo (BRASIL, 1961).

É também no regimento da COMBRATUR que pioneiramente são contempladas algumas entidades associativas civis e representantes de onze ministérios no processo de formulação da Política Nacional de Turismo, conforme consta na composição da comissão. Ainda que esta inserção no processo de deliberação e consulta fosse socialmente limitada por abarcar apenas empresários e profissionais liberais[18], consubstanciou-se como relevante intenção inicial de articulação entre o Estado e alguns setores, além de reconhecer a complexidade da atividade com a inclusão de variados ministros em seu corpo[19].

Apesar dos avanços presentes tanto na criação da COMBRATUR quanto na confecção de sua estrutura e diretrizes, que sinalizavam para uma nova forma de abrangência institucional da atividade turística, a iniciativa não teve continuidade, já que o órgão foi extinto pouco menos de dois anos após o início de seu funcionamento[20]. A instabilidade política do período, evidenciada pela rápida alternância entre os sistemas presidencialista e parlamentarista e, principalmente,

[18] As principais entidades civis que formavam a Comissão Brasileira de Turismo eram: Touring Club do Brasil, Automóvel Club do Brasil, Instituto dos Arquitetos do Brasil, Associação Brasileira de Imprensa, Associação Brasileira de Propaganda, Confederação Nacional da Indústria, Confederação Nacional do Comércio,dentre outros (BRASIL, 1960).

[19] Os ministérios contemplados eram os: da Justiça e Negócios Interiores, das Relações Exteriores, da Fazenda, do Trabalho, da Indústria e Comércio, da Educação e Cultura, da Aeronáutica, da Viação e Obras Públicas, da Saúde e da Agricultura (BRASIL, 1960).

[20] Dias antes de sua extinção é instituída a Divisão de Turismo e Certames como uma das componentes da estrutura da Secretaria do Comércio do Ministério da Indústria e do Comércio. Esta Divisão assumia a responsabilidade de, dentre outras atribuições, executar a política nacional de turismo e articular-se aos órgãos públicos vinculados ao assunto. Entretanto, com a extinção da COMBRATUR, isto não era mais possível (CRUZ,2002).

pelo golpe militar de 1964, fez com que o assunto não mais recebesse a mesma atenção.

Assim, este período inicial de institucionalização do turismo se desenrolou sem maiores implicações práticas, uma vez que as ações previstas não foram executadas e seu planejamento ainda era demasiado incipiente e descontínuo, o que foi certamente influenciado pelas turbulências políticas que envolveram o país. Contudo, percebeu-se claramente uma ascensão de seu valor, principalmente do ponto de vista econômico e imagético, na medida em foi paulatinamente incorporado ao discurso oficial e ao aparelho estatal brasileiro como portador de potencialidades de desenvolvimento e de dominação ideológica, ainda que o reconhecimento de sua importância no âmbito do território tenha se iniciado mais tarde. Esta primeira abordagem traria conseqüências na concepção de políticas públicas das décadas seguintes, já que se configurou como ponto de partida para aquelas, ainda que não tenham sido convertidas em ações.

3.1.2 Efetivação das políticas nacionais de turismo

3.1.2.1 Primeiro cenário: a exclusiva e excludente instrumentalização econômica

Após o estabelecimento da ditadura militar em 1964, um novo período da vida política nacional se inicia e, consequentemente, da história das políticas públicas de turismo. Devido às diversas turbulências provocadas por aquela ruptura, somente em 1966 foi retomada a construção de mecanismos institucionais para o planejamento turístico nacional. Desta vez, no entanto, medidas mais ousadas foram articuladas pelo governo ditatorial, já num cenário não tão conturbado quanto o do golpe. A principal delas se concretizou na promulgação do decreto-lei nº 55 de dezoito de novembro daquele mesmo ano, que definia a política nacional do setor e criava o Sistema Nacional de Turismo, composto por uma empresa estatal, a EMBRATUR, pelo Conselho Nacional de Turismo e pelo Ministério de Relações Exteriores, os quais dividiam competências na consecução dos objetivos da política a ser arquitetada (BRASIL, 1966). Este diploma legal pode ser considerado como a pedra fundamental das políticas públicas de turismo no país, uma vez que configurou a base estrutural das ações estatais para as décadas seguintes, ainda que esta tenha sido reformada em alguns de seus aspectos ao longo dos anos. Ou seja, ao contrário das iniciativas anteriores, estas alcançaram desdobramentos de

forma a serem traduzidas em ações, o que configura a mais marcante distinção em relação às suas antecessoras.

Outra característica diferenciadora da nova política de turismo era a acentuada centralização do processo deliberativo, estando em consonância com o rigoroso controle do regime ditatorial. O Sistema Nacional de Turismo, como estrutura institucional imbuída da função de elaborar e implementar a política nacional, foi concebido de maneira a atribuir a sua formulação ao Conselho Nacional de Turismo, sua execução à EMBRATUR e a divulgação do turismo nacional ao Ministério das Relações Internacionais. Contudo, a restrita composição do CNTUR torna evidente um aumento na concentração do poder decisório, já que o formavam apenas: o Presidente da EMBRATUR, o Delegado do Ministério das Relações Exteriores, o Delegado do Ministério da Viação e Obras Públicas, o Delegado do Ministério da Aeronáutica, o Delegado da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, um representante dos agentes de viagens, um representante dos transportadores e um da indústria hoteleira. Somente a estes cabia a formulação, coordenação e direção da política nacional de turismo. Ou seja, enquanto o órgão antecessor responsável pelo processo deliberativo, a COMBRATUR, possuía vinte e cinco diferentes representações, o CNTUR possuía apenas oito.

Além disso, a definição conceitual da política nacional de turismo também sofreu alterações. De acordo com o decreto-lei de 1966, a mesma consistia na

> atividade decorrente de tôdas as iniciativas ligadas à indústria do turismo sejam originárias de setor privado ou público, **isoladas ou coordenadas entre si**, desde que reconhecido seu interêsse **para o desenvolvimento econômico do país** (BRASIL, 1966, grifo nosso).

A concepção da política como conseqüência de ações isoladas demonstra um claro equívoco, conforme salientado por CRUZ (2002), pois pressupõe-se necessariamente algum tipo de coordenação, baseada em diretrizes e objetivos previamente estabelecidos, quando se trata de políticas públicas. Assim, a possibilidade aberta a ações isoladas e desconexas por esta definição estaria em contradição com a própria idéia de planejamento. O reconhecimento desta incongruência evidencia-se no ajuste realizado no decreto de dezesseis de fevereiro de 1967, que regulamentava o documento anterior e entendia a mesma política como “conjunto de diretrizes e normas, **integradas em um planejamento de todos**

os aspectos ligados ao desenvolvimento do turismo e seu equacionamento **como fonte de renda nacional**" (BRASIL, 1967, grifo nosso).

No entanto, a principal peculiaridade da nova política nacional de turismo residia na explícita afirmação, por parte do discurso oficial, do seu condicionamento quase exclusivo ao desenvolvimento econômico, conforme demonstram os trechos grifados em ambos os documentos citados. Entendia-se a atividade turística apenas como meio para geração de divisas, onde o objetivo final era o crescimento econômico, vinculando-o implicitamente à melhoria do bem-estar da população. Contudo, esta ligação demonstrou-se frágil, pois a economia nacional cresceria nas décadas seguintes ao mesmo tempo em que as desigualdades sociais aumentariam. Portanto, o não reconhecimento da importância social, cultural e espacial do turismo pelo Estado nesta primeira regulamentação já indicava o caminho a ser traçado no período subseqüente à criação do Sistema Nacional de Turismo, além de suas prováveis conseqüências, concretizadas num desenvolvimento turístico que enfatizava as disparidades sócio-espaciais existentes[21].

A nova atitude do governo federal estava inserida num contexto de busca por crescimento econômico e controle da inflação, capitaneada pelo Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), que pretendia criar respostas à crise daquela década através de políticas econômicas ortodoxas como a contenção dos aumentos salariais e dos gastos estatais, o aumento da arrecadação tributária e os incentivos às exportações e aos investimentos do capital estrangeiro no país. Dessa forma, o turismo era visto como possuidor de potencial inexplorado de incremento do Produto Interno Bruto e de redução do alto déficit no balanço de pagamentos nacional, ao mesmo tempo em que propiciava a oportunidade de entrada de capitais internacionais a serem aplicados em novos empreendimentos.

Esta visão tomava forma em algumas ações governamentais, como a ampla utilização de incentivos fiscais à atividade. No decreto-lei citado de 1966 há um capítulo dedicado exclusivamente aos instrumentos de fomento, que concediam, dentre outros benefícios: isenção de tributos federais, exceto os da previdência social, por dez anos aos hotéis com projeto de construção aprovados pelo CNTUR e EMBRATUR, redução de 50 % do imposto de renda aos hotéis que já estivessem

[21] Deve-se destacar, ainda, que, assim como ocorreu no contexto do Estado Novo, a ditadura militar instituída com o golpe de 1964 se utilizou dos mecanismos de propaganda turística como forma de dominação ideológica. Para maiores detalhes ver o trabalho de Santos Filho (2008).

em funcionamento, desde que realizassem melhorias de suas condições operacionais e a mesma redução para as pessoas jurídicas que investissem na construção, ampliação ou reforma de hotéis. Na verdade, esta era a tônica da política nacional, isto é, a utilização de incentivos fiscais para a construção de infra-estrutura turística, principalmente a ampliação da rede hoteleira. Outra ação no mesmo sentido consistia na equiparação legal da construção de instalações turísticas à implementação e ampliação de indústrias básicas, o que abria a possibilidade de obter prioridade em financiamentos oriundos de bancos públicos, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

A preocupação do governo federal em transformar o turismo em meio que propiciasse melhorias no balanço de pagamentos e captação de investimento externo era publicamente reforçada por meio da maciça campanha publicitária realizada pela EMBRATUR, especialmente no final da década de 1960. Neste sentido, a realização de anúncios com o intuito de divulgar os incentivos fiscais concedidos por aquela empresa e os empreendimentos hoteleiros desta forma viabilizados em dezoito diferentes edições da Revista VEJA, apenas nos anos de 1969 e 1970, é emblemática e aponta para uma atitude mais contundente e direcionada ao fomento do turismo.

Portanto, estes primeiros momentos de construção da política nacional do setor foram diretamente influenciados pelos objetivos principais do Estado brasileiro, que se resumiam na consecução de resultados econômicos que legitimassem politicamente o governo golpista recentemente instalado, através da centralização das decisões. Este contexto aliado aos interesses capitalistas de alguns grupos que visavam investir na infra-estrutura turística fez com que o discurso oficial transparecesse a visão economicista da atividade, colocando em segundo plano as condicionantes e implicações sociais daí decorrentes, o que foi facilitado pelo fato do espaço para contestações e participações externas ser rigorosamente limitado.

O principal resultado concreto desta orientação e destes esforços iniciais foi a ampliação da rede hoteleira. Ressalte-se, entretanto, que os incentivos fiscais concedidos pela EMBRATUR nos primeiros cinco anos de sua existência foram direcionados a hotéis de luxo e que atendiam a um público extremamente restrito, representado pelos estratos mais abastados, tanto nacionais quanto internacionais, o que estava de acordo com o objetivo de atrair turistas estrangeiros e reter brasileiros no território nacional a fim de melhorar os resultados das relações

comerciais com o restante do mundo. Até meados de 1969, 46 projetos de hotéis de grande porte já haviam sido aprovados pela EMBRATUR, com destaque para aqueles de consolidadas cadeias internacionais, como Sheraton, Hilton, Othon, dentre outros, correspondendo também aos anseios do governo de aumento dos investimentos de capital externo no país (REVISTA VEJA, 1969).

A mesma fórmula seria aperfeiçoada com a ampliação dos incentivos até então utilizados, através da criação de um Fundo Geral do Turismo, o FUNGETUR, que se destinava a

> fomentar e prover recursos para o financiamento de obras, serviços e atividades turísticas consideradas de interesse para o desenvolvimento do turismo nacional, de acordo com o parágrafo único do artigo 19 do Decreto-lei nº 55 de 18 de novembro de 1966 (BRASIL, 1971).

Este fundo, instituído a partir da promulgação do decreto-lei 1.191 de vinte e sete de outubro de 1971, trazia como principais inovações a ampliação do limite de 50 para 75 % nas deduções do imposto de renda para a construção e ampliação de hotéis, além da abertura dos benefícios concedidos também às pessoas físicas, que poderiam subtrair o imposto a ser pago de acordo com o capital investido. Assim, o governo federal reafirmava seus objetivos de crescimento econômico, anteriormente estabelecidos, onde o turismo tinha um papel a desempenhar. Novos equipamentos foram implementados nos mesmos moldes, isto é, para atender a demandas específicas de uma elite consumidora, através da continuidade na utilização dos mecanismos de fomento baseados somente em incentivos fiscais e da desconsideração de seus impactos nos contextos sócio-espaciais em que aqueles hotéis estariam inseridos.

Tudo isso reflete não apenas um pensamento dominante na cúpula estatal, mas, ainda, um senso comum traduzido por um ufanismo desenvolvimentista e que era alimentado pela campanha propagandística executada pelo governo federal. A idéia veiculada de que se estava construindo uma potência mundial através do crescimento econômico praticamente irrestrito funcionava como dominação ideológica, que permitia ao grupo detentor do poder levar a frente seus projetos sem enfrentar maiores resistências. Frases de efeito compostas por metáforas para transmitir essa idéia de uma forma mais simples, como a que dizia que era preciso

“fazer o bolo crescer, para depois dividir”, foram proferidas por representantes do governo e ilustram bem esta tentativa de legitimação daquele projeto.

Assim, o Brasil alcançou neste período as maiores taxas de crescimento do Produto Interno Bruto já registradas, sendo que especialmente entre os anos de 1968 e 1973 a taxa média se encontrava além dos 10 % ao ano. Em contrapartida, dados do IBGE indicam que a concentração de renda havia se fortalecido em relação à década anterior, de maneira que os 5 % mais ricos da população detinham 36 % da renda nacional, praticamente equiparando-se à mesma quantia possuída pelos 80 % mais pobres. Outro indicador, o coeficiente gini, que passara de 50,0 em 1960 para 57,0 em 1970, também expressa a mesma realidade, resultado de uma política econômica que achatava a massa salarial e paralelamente estimulava o crescimento econômico (IPEA, 2009).

Foi neste cenário nacional que ocorreram fatos de extrema relevância para a constituição do território cabofriense, já citados nos capítulos anteriores, como a construção de condomínios de luxo voltados para o veraneio das elites, configurando a privatização de espaços e a violação de variada legislação, bem como as primeiras restrições ao acesso dos turistas das classes mais desfavorecidas às praias da região. Ressalte-se que os principais condomínios, Marinas do Canal e Moringa, tiveram seus projetos aprovados, inclusive com a decisiva anuência do governo federal, nos anos de 1971 e 1972 e que a primeira excursão de “farofeiros” impedida de usufruir da Praia do Forte ocorreu em 1974.

Ainda que a região não tenha sido diretamente beneficiada pelos incentivos fiscais largamente utilizados para o fomento do turismo naquela época, o ímpeto desenvolvimentista irradiado pelo poder central influenciou os processos que culminaram na privatização da paisagem e nas tentativas de homogeneização do território em Cabo Frio. A idéia de que a implantação dos novos equipamentos urbanos voltados para uma população não residente com elevado poder aquisitivo significava o avanço e o progresso ao mesmo tempo em que a não efetivação daqueles projetos de urbanização conotariam uma opção pelo atraso para a cidade foi decisiva e bastante utilizada nos embates políticos acerca da questão. Por outro lado, o direcionamento das políticas públicas de turismo para as práticas de um restrito estrato social, refletida nos incentivos concedidos unicamente aos hotéis de luxo, fortalecia o pensamento de que o turismo era um privilégio das elites e de estrangeiros e ajudava a legitimar a exclusão das demais classes nestes territórios.

De certa forma, a atividade turística, da maneira que estava sendo conduzida, colaborava para o alargamento das distâncias sociais, tanto em seus aspectos simbólicos quanto materiais.

Todavia, o decreto-lei de 1971 que criou o FUNGETUR dava o primeiro sinal de uma mudança no sentido de que a política nacional de turismo contemplasse outros aspectos que não somente o econômico. A preocupação com a distribuição dos hotéis no território é externada em seu artigo 4º, que tratava especialmente da concessão de maiores benefícios àqueles investidores que priorizassem as regiões norte e nordeste. Mais tarde, seguindo a mesma tendência, o decreto-lei número 1.376 de 1974 criaria o Fundo de Investimentos Setoriais - FISET- que também contemplava o setor e direcionava maiores isenções de impostos para as regiões mais carentes do país (BRASIL, 1974). Assim questões de ordem espacial começavam a ser consideradas no âmbito dos incentivos fiscais.

A relação entre as atividades econômicas e sua distribuição inter regional também recebe alguma atenção na elaboração do primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico – I PND - previsto para ser executado entre 1972 e 1974. No entanto, a consideração dos equipamentos no território correspondia muito mais a um anseio de integração nacional do que propriamente à redução de desigualdades sociais. Neste sentido, este plano buscava intensificar a aplicação de recursos em infra-estrutura que dinamizasse a economia e facilitasse o escoamento da produção e a circulação de informações, focando nas áreas de transportes e de telecomunicações. Um dos principais projetos realizados neste contexto foi a construção da Ponte Rio- Niterói, que facilitou o acesso ao interior do estado do Rio de Janeiro a partir da capital e representou um dos elementos catalisadores da urbanização turística em Cabo Frio, influenciando decisivamente o processo de especulação imobiliária e a chegada de turistas pertencentes às classes populares.

Daí em diante, outras ações governamentais passaram a gradualmente abarcar as questões sócio-espaciais que envolviam o turismo. O decreto nº 71.191 de trinta e um de janeiro de 1973 foi o primeiro instrumento legal dedicado especificamente à relação entre turismo e espaço, estabelecendo como responsabilidade do CNTur a delimitação de zonas prioritárias de interesse turístico, de maneira que estas áreas recebessem status especial na atuação da administração federal (BRASIL, 1973). Porém, o texto daquele documento era demasiadamente genérico e não deixava claro quais eram os objetivos destas

delimitações territoriais. Ainda assim, sua existência baseou ações posteriores calcadas em uma abordagem um pouco menos economicista, abarcando também questões sócio-espaciais relacionadas ao turismo. No entanto, esta visão estava muito mais preocupada com o mero ordenamento territorial da atividade, atribuindo funções a diferentes frações do espaço, do que propriamente com os problemas sociais nela envolvidos.

O exemplo mais emblemático dos desdobramentos daí decorrentes foi a elaboração do Projeto Turis pela EMBRATUR no ano de 1973, que tinha por objetivo principal ordenar o território do litoral entre as cidades do Rio de Janeiro e de Santos, tendo em vista a previsão acertada de que aquela região seria substancialmente modificada em virtude da construção da BR-101 e do potencial turístico ali presente. Nesse sentido, a intenção era a de arquitetar um plano diretor voltado para a regulação do uso e ocupação do solo de acordo com as demandas específicas do turismo, mas considerando, pioneiramente, a preservação da paisagem e do ambiente e compreendendo-os como elementos primordiais.

Para tanto, o CNTur, baseado no decreto nº 71.191 de trinta e um de janeiro de 1973, declarou como zona prioritária de interesse turístico a faixa litorânea entre as localidades de Mangaratiba - RJ e Bertioga – SP, abrangendo especificamente a área entre o mar e uma linha imaginária que distaria em até um quilômetro da estrada BR-101. Este ato foi oficializado através da Resolução nº 413/73 daquele conselho. Outro aspecto relevante consistiu na contratação de uma empresa de consultoria italiana, a SCET – International, para a elaboração do projeto, medida que se alinhava com o intuito de capacitar os técnicos da EMBRATUR em “metodologias mais modernas de planejamento turístico” buscando adaptá-las às condições brasileiras, o que demonstra o ineditismo da iniciativa (FRATUCCI, 2005).

Apesar da preocupação com a preservação da paisagem e dos recursos naturais explicitada, é particularmente notável a conotação negativa atribuída à existência de manguezais na região por parte dos planejadores. Neste sentido, vislumbrava-se o saneamento destas áreas bem como outras ações urbanizadoras, tratando-as como problemas a serem contornados para viabilizar o aproveitamento turístico da região. Vale lembrar que este argumento sanitarista foi também utilizado na mesma época em Cabo Frio, sendo fundamental na legitimação da construção de aterros e condomínios no Canal do Itajurú.

As propostas do Projeto Turis tinham como referência experiências francesas de planejamento turístico e focavam na busca pela utilização ideal do território, de forma que o mesmo não fosse sobrecarregado por usos indevidos. Partia-se do pressuposto de que a saturação do local visitado estava relacionada apenas ao número de pessoas que dele usufruíam - idéia que ganharia força no planejamento de destinos nas décadas seguintes - o que levou os técnicos a estabelecerem limites de densidades ocupacionais para diferentes áreas da região. Assim, o principal critério utilizado para o seu mapeamento teve origem na realização de um diagnóstico físico-territorial, que forneceu dados acerca das diversas características dos espaços que a compunham, sendo supostamente suficientes para se quantificar as limitações quanto à população flutuante.

A partir destas constatações, foram relacionados os tipos de consumo turístico com maiores ou menores densidades de ocupação, resultando na divisão do território por usos de forma a destinar suas frações a diferentes públicos consumidores, realizando assim uma estratificação espacial baseada nas suas respectivas possibilidades de gastos. Neste sentido, algumas áreas foram classificadas como de categoria A “(voltada para o turismo de qualidade, com proposta de ocupação de baixa densidade – 15 m²/ banhista)”, outras como de categoria B “(turismo de tipo médio, densidade de ocupação entre 6 e 15 m²/banhista)” e, por último, as de categoria C “(turismo econômico, densidade de ocupação de 5 m²/banhista)” (FRATUCCI, 2005, p. 87). Portanto, os equipamentos turísticos seriam planejados e construídos de acordo com um zoneamento baseado nesta classificação. Ou seja, a altura dos edifícios, o tamanho dos lotes, a qualidade dos hotéis, dentre vários outros parâmetros, seriam espacialmente disponibilizados em áreas homogêneas. O resultado final do projeto chegou ao número ideal de 775 mil leitos para aquela zona prioritária de interesse turístico, dos quais 42 % se destinariam a um turismo econômico, 42 % a um turismo de tipo médio e 16 % a um turismo de qualidade.

Embora a EMBRATUR tenha realizado considerável mobilização de verbas e pessoal para a elaboração do Projeto Turis, sua execução jamais foi efetivada. Diferentemente do que propunha seu resultado final, a região é ainda hoje caracterizada pela predominância de empreendimentos hoteleiros voltados ao público de maior poder aquisitivo, como resorts e hotéis cinco estrelas. Ainda assim, o projeto é considerado como um marco no planejamento turístico nacional, pois sua

inovadora concepção trazia a espacialidade do turismo para o cerne das questões abordadas e dos objetivos a serem alcançados, o que o distinguia de todas as iniciativas que o antecederam. Além disso, a consideração da possibilidade de classes menos abastadas praticarem turismo e de um planejamento governamental que contemplasse esta prática também representou uma importante novidade.

Por outro lado, a proposição de um "zoneamento de classes" deixa claro que alguns pressupostos não estariam comprometidos com os ideais de justiça social, subordinados a uma distribuição mais equânime dos recursos urbanos, o que inclui o acesso irrestrito aos bens considerados patrimônio público, como, por exemplo, as praias, e à diminuição das distâncias e barreiras que separam os estratos sociais e enfatizam suas desigualdades. Propostas direcionadas para uma segregação institucionalizada por um órgão do Estado acabam por reforçar uma tendência já existente (LÉFÈBVRE, 1969), quando o papel desempenhado pelo poder público deveria ser o de se contrapor a esta, atenuando as conhecidas consequências oriundas dos distanciamentos sócio-espaciais, como os efeitos de lugar (BOURDIEU, 1998). Fato é que a experiência do Projeto Turis, direcionada para a região do litoral sul fluminense e do norte paulista, funcionou como mola propulsora de uma nova atitude retórica das políticas públicas de turismo.

Um exemplo disso foi a proposição realizada pela EMBRATUR no ano seguinte, a fim de também transformar a região de Cabo Frio em zona prioritária de interesse turístico. A medida era vislumbrada em um dossiê encaminhado ao CNTur, constituindo o primeiro passo na "aplicação de soluções turístico-urbanísticas para a Região dos Lagos Fluminense" (EMBRATUR, 1974), as quais deveriam ser contempladas em um posterior "Plano Integrado de Desenvolvimento da Cidade e de Proteção da orla marítima do Município de Cabo Frio".

O documento que sugeria este novo status para a cidade reconhecia a acelerada urbanização em curso, bem como a atração de fluxos socialmente heterogêneos associados àquele fenômeno, denominados em seu conjunto por "invasão turística". Além disso, relatava variados efeitos e problemas resultantes desta nova realidade, como a "sobrecarga da infra-estrutura urbana e de serviços", o "surto imobiliário não planejado", a desqualificação da mão-de-obra, a "saturação das praias" e a "insuficiência dos equipamentos de recreação", prevendo, ainda, um cenário futuro de agravamento do quadro retratado. Dessa forma, justificava-se a demanda realizada pela empresa estatal, em parceria com o IPHAN, de tornar a

área compreendida pela faixa litorânea “entre o mar e uma linha imaginária paralela a orla marítima, medida horizontalmente para a parte da terra, numa largura de até 2 km, estendendo-se desde a Ponta da Cabeça até a Ponta do Pai Vitório” uma zona prioritária de interesse turístico (EMBRATUR, 1974, p. 16). Especificamente, a proposta tinha o intuito de proteger parte do cenário ainda não destruído por aquela “invasão”, além de possibilitar a criação e execução de um Plano Diretor para a região, o que não aconteceu.

Entretanto, o que mais chama a atenção no conteúdo do dossiê é a clareza com que a atração de grupos com menor poder aquisitivo para a cidade é mal-vista. Ao detalhar os problemas gerados pela atividade turística, em especial no tópico intitulado “A Saturação das Praias”, o documento afirma que “a demanda constituída por excursionistas, que inclusive realizam ‘picnic’ nas praias, agravam (sic) o problema da saturação e da poluição do ambiente” (EMBRATUR, 1974, p. 13). Neste sentido, as excursões de um dia são tratadas de forma diferenciada – não são consideradas integrantes da população turística flutuante - e identificadas somente como geradoras de efeitos indesejados. A conotação negativa dada a este tipo de turismo torna implícita a pré-disposição de tratá-lo como um problema, identificado não pela forma como se apresentava, isto é, uma suposta poluição excessiva gerada por seus praticantes, mas pela sua “essência”, ou seja, uma atividade praticada por um grupo social específico e que por isso gera resultados econômicos e ambientais insatisfatórios. O dossiê não se destinava a abarcar as soluções turístico-urbanísticas para os problemas elencados, o que ficaria a cargo do subseqüente Plano Integrado de Desenvolvimento da Cidade, mas, se fosse este o caso, não causaria estranhamento se as mesmas perpassassem por medidas de diminuição ou até mesmo de extinção daqueles fluxos. Ainda que suas considerações tenham se restringido ao plano retórico, uma vez que o projeto não teve conseqüências práticas, esse discurso se mostrava em consonância com a visão predominante no governo municipal de Cabo Frio e de outras cidades vizinhas, o que é evidenciado pelas intervenções executadas no mesmo ano não permitindo o acesso dos ônibus de “farofeiros” à Praia do Forte.

Assim, as políticas públicas de turismo no período entre 1966, ano da criação de sua base regulamentar, e 1974, quando os primeiros projetos passaram a considerar a espacialidade do turismo, podem ser caracterizadas pelo entendimento marcadamente economicista da atividade. Em termos concretos, isto significou a

priorização de investimentos e incentivos a um segmento específico, isto é, ao atendimento das demandas de grupos com maiores disponibilidades financeiras para o consumo turístico, através da construção de hotéis luxuosos em diversos pontos do território nacional, especialmente na região sudeste. A conseqüência direta desta concepção foi a exclusão das demais classes das práticas turísticas, fenômeno que também começava a se manifestar em Cabo Frio na mesma época. Conforme já ressaltado, esse primeiro momento de articulação da política nacional refletia as intenções do governo ditatorial num contexto mais amplo de estimular o crescimento do Produto Interno Bruto aliado ao controle da inflação, metas prioritárias do PAEG e do I PND, onde o turismo era apenas mais um instrumento para se alcançar estes objetivos, principalmente com a geração de divisas que diminuíssem o déficit brasileiro no balanço de pagamentos.

3.1.2.2 Segundo cenário: incorporando as classes populares ao plano**.**

Após o chamado “milagre econômico”, representado pelas altas taxas de crescimento proporcionadas no final da década de 1960 e início da seguinte, as desigualdades sociais eram alarmantes, o que era políticamente agravado pela contrastante distribuição da riqueza recém-criada entre os diferentes estratos naquela ocasião. O ufanismo desenvolvimentista perdia força, uma vez que os resultados alcançados não eram revertidos em melhores condições de vida para a massa trabalhadora. Aliado a isso, a chamada crise do petróleo, que consistiu na alta dos preços do produto no mercado internacional a partir de 1973 e quebrou o ciclo expansionista brasileiro, formava uma situação que exigia respostas do Estado para as novas adversidades político-econômicas. Dessa maneira, o governo lança ao fim de 1974 o II Plano Nacional de Desenvolvimento, cujos principais objetivos eram manter o crescimento acelerado dos anos anteriores, controlar a inflação, equilibrar o balanço de pagamentos e ao mesmo tempo realizar políticas de distribuição de renda, inclusive inter-regional, preservar a estabilidade política e social e fomentar o desenvolvimento sem a deterioração dos recursos naturais e da qualidade de vida.

Neste contexto é elaborado o primeiro Plano Nacional de Turismo, já em 1975. A iniciativa demonstrava explicitamente o intuito de se alinhar às novas metas da administração federal, conforme afirma o trecho abaixo:

> No Brasil, tendo em vista o desenvolvimento ocorrido nos últimos anos, torna-se necessário retomar o processo turístico com novos objetivos e adequar a sua estrutura à realidade econômica e social, visando atingir as metas propostas no II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento e atender às exigências de camadas cada vez mais amplas da população (EMBRATUR, 1975, p. 06).

É marcante aqui não só a subordinação ao II PND e aos seus objetivos, mas principalmente a inflexão que este novo discurso implicava na trajetória das políticas públicas de turismo, em especial a ênfase dada a um novo direcionamento baseado em uma visão menos economicista, encarando o turismo não somente como um simples meio de equilíbrio do balanço de contas, “mas também como setor envolvido em implicações que transcendem ao campo essencialmente econômico, ramificando-se para o social, o cultural e o político”. Outro ponto relevante é o reconhecimento de equívocos cometidos por experiências anteriores, admitindo inclusive a concentração do equipamento turístico em “áreas tradicionais onde é maior a demanda pelo turismo externo e cuja oferta de maior sofisticação, e por conseguinte mais cara, nem sempre é acessível aos turistas de classe média” nacionais e estrangeiros (EMBRATUR,1975, p. 09). O diagnóstico realizado pelo plano retratava estas distorções, com destaque para o fato de que noventa e quatro por cento da população com rendimentos superiores a dez salários mínimos praticava turismo enquanto pouco mais de um por cento das faixas que recebiam de zero a quatro salários participavam desta atividade (IBGE *apud* EMBRATUR, 1975). Outro fato diagnosticado relevante era a concentração de mais de 80 % das unidades habitacionais disponíveis apenas nas regiões sul e sudeste (EMBRATUR, 1975).

Assim, ao longo do plano a contemplação de outras classes e a atenuação das desigualdades regionais existentes são recorrentemente aludidas como importantes medidas, sendo inclusive consideradas entre os seus três principais objetivos, que se resumiam ao “Aumento da Faixa da População que se Dedica à Atividade Turística”, à “Redução do Déficit e Posterior Equilíbrio do Saldo da Conta Turismo no Balanço de Pagamentos” e à “Redução dos Desequilíbrios Regionais”. Apesar das preocupações acerca da preservação dos recursos naturais não estarem aí elencadas, uma atenção considerável é dispensada a este item, sobretudo

quando comparada às experiências passadas. Certamente isto refletia o princípio de um processo onde as questões ambientais emergiam no âmbito internacional e se contrapunham ao tipo de desenvolvimento praticado àquela época.

Para alcançar estes objetivos, o Plano Nacional de Turismo estabelecia algumas estratégias a fim de nortear suas ações. A mais relevante consistia na forma de articulação do poder publico com a iniciativa privada, delegando a esta última função central nas implementações, pois o Estado atuaria essencialmente como estimulador e indicador do caminho a ser percorrido. Além disso, concebe-se um novo entendimento do produto turístico, compreendendo a infra-estrutura básica, isto é, saneamento básico, energia e transportes, como componente vital no desenvolvimento da atividade e complementar à infra-estrutura turística.

No entanto, o principal eixo de atuação visava contemplar as demais classes de forma a expandir o mercado do setor, sendo este o fundamento norteador das propostas contidas no trabalho. Neste sentido, realizou-se a definição de diferentes camadas homogêneas da população com o intuito de identificar instrumentos e programas a serem direcionados para cada uma delas de acordo com suas respectivas necessidades.

Assim, para a população com rendimentos entre zero e quatro salários mínimos seriam adotadas medidas de estímulo ao lazer e ao turismo social. As primeiras supririam demandas das áreas mais carentes através da construção de praças, parques, teatros e equipamentos esportivos nos arredores das comunidades, quando isso fosse possível, constituindo as propostas centrais do “Programa de Lazer” sugerido. É interessante observar a importância dada a estas amenidades urbanas e sua relação com o setor, pois segundo os elaboradores do plano “essa forma de utilização do tempo disponível constitui-se numa pré-fase para a manifestação e desenvolvimento das necessidades de lazer mais sofisticadas como o turismo” (EMBRATUR, 1975, p. 93). Já as medidas de estímulo ao turismo propriamente dito seriam direcionadas para a população com melhores condições econômicas dentro desta faixa, as quais teriam sua efetivação no “Programa de Turismo Social”, cujas principais intervenções visavam fornecer transporte e alojamentos coletivos do tipo *camping* ou colônia de férias a custos reduzidos por meio de investimentos e subsídios estatais.

Dentro do escopo do plano nacional, estes dois programas seriam os únicos a incentivar a atuação irrestrita e direta do Estado, tendo em vista o desinteresse da

iniciativa privada em realizar investimentos para este segmento. Assim, a meta estipulada para estas ações era a de aumentar em dez por cento ao ano o número de praticantes do turismo pertencentes àquela camada populacional, tendo como horizonte o ano de 1979.

A faixa entre quatro e seis salários mínimos era entendida como intermediária e por isso o programa a ela destinado mesclava características das propostas citadas acima e daquelas orientadas à camada imediatamente superior. Neste sentido, o turismo social também se faria presente, porém com uma atuação mais marcante de entidades de classe, sindicatos e instituições para-estatais ao mesmo tempo em que as ações diretas do governo seriam mais brandas. Os principais equipamentos coletivos a serem utilizados eram os mesmos anteriormente descritos, ou seja, campings e colônias de férias, adicionando-se a estes os albergues da juventude. Neste caso, as estimativas de aumento do número dos turistas deste estrato eram de dezessete por cento ao ano.

Contemplando a população que abrangia os rendimentos de seis a dez salários mínimos o “Programa de Turismo Grupal Orientado” buscava adequar os custos dos serviços turísticos à realidade deste nível de renda. Para isso, propunha estimular viagens de trabalhadores em grandes grupos durante a baixa temporada, o que reduziria seus gastos substancialmente. Dessa forma pretendia-se contribuir para a resolução de dois problemas, isto é, a sazonalidade e as limitações monetárias de parte da demanda. Contudo, neste programa e ao contrário dos anteriores a iniciativa privada surge como ator central do processo. Previa-se uma taxa de crescimento do contingente destes turistas de vinte e dois por cento ao ano.

Por último, a faixa superior a dez salários mínimos, entendida como a mais propensa e com melhores condições para a prática do turismo, teria suas exigências atendidas através do “Programa de Turismo Grupal e Individual”. Em seu âmbito várias ações eram previstas, sendo as principais:

- melhorias na qualidade dos serviços prestados, através de registro e acompanhamento por parte da EMBRATUR das atividades exercidas pelas diversas empresas turísticas.
- criação de um sistema de classificação hoteleira, que permitiria a fixação de custos de diárias compatível com a realidade dos serviços oferecidos aos turistas;

- enquadramento mais racional dos projetos, visando atender às regiões consideradas prioritárias pela EMBRATUR e levando em conta os níveis de atendimento requeridos pelos turistas;
- formação de um sistema nacional de informações turísticas a ser estruturado pela EMBRATUR, congregando todos os órgãos do Sistema Nacional de Turismo e que formaria pacotes de roteiros incluindo variados locais a serem disponibilizados aos interessados em qualquer ponto do país;
- investimento do setor público em infra-estrutura urbana e equipamentos turísticos, visando adaptar as áreas contempladas a um maior período de permanência de seus visitantes, bem como estimular o incremento de novos fluxos;
- criação de sistema integrado de promoção, que objetivaria estimular o hábito de viajar no turista, fornecendo-lhe também as informações necessárias para as suas decisões (EMBRATUR, 1975).

Tendo em vista a já ampla participação desta última camada nas atividades turísticas, o intuito deste programa era muito mais o de manter o consumo do que expandi-lo, prevendo uma taxa de crescimento de três por cento ao ano para este público consumidor como resultado das ações anunciadas.

Assim, as medidas de estímulo ao mercado interno relatadas representavam o principal foco do Plano Nacional de Turismo, pois enxergava-se aí o fator-chave para se alcançar os demais objetivos, como por exemplo a amenização do déficit na Conta Turismo, isto é, a diferença entre as divisas geradas para o país com os gastos dos turistas estrangeiros em seu território e aquelas levadas ao exterior por viajantes brasileiros. Esperava-se reter os últimos no Brasil, o que, aliado aos programas de promoção no exterior, deveria proporcionar a efetivação da meta de redução deste déficit em quase cinqüenta por cento e, consequentemente, contribuir para equilibrar o balanço de pagamentos do país. Além disso, previa-se que a diminuição dos “desequilíbrios regionais” seria alcançada por meio da priorização dos investimentos para aquelas áreas mais necessitadas, mantendo relações diretas com o estímulo ao turismo interno. Outras ações ligadas a estes objetivos foram também abarcadas, como o apoio aos pequenos e médios empreendimentos, a

qualificação da mão-de-obra do setor, a integração dos diferentes atrativos disponíveis no território e a valorização da cultura nacional.

Portanto, o Plantur de 1975 apresentou inegáveis avanços, principalmente ao contemplar outras classes que não somente a elite em seus programas, além de pioneiramente priorizar os incentivos às pequenas e médias empresas, buscar a diminuição das desigualdades regionais e dedicar alguns de seus trechos à preservação do ambiente. Este ineditismo era fruto da incorporação de novos pressupostos nas políticas públicas do setor, que pretendiam ir além do mero economicismo anterior e assumir como finalidade melhorias na qualidade de vida da população e não apenas a geração de divisas para equilibrar o balanço de pagamentos nacional.

Contudo, suas propostas figuraram essencialmente como elemento retórico das políticas públicas, pois não foram levadas à frente, causando poucas repercussões de ordem prática. Da mesma forma o II PND não obteve resultados relevantes, principalmente no que tange aos objetivos de diminuição de desigualdades sociais visados. Ao contrário, os efeitos da crise internacional que afetava cada vez mais o país contribuíram para mantê-la nos mesmos patamares.

Apesar das inovações registradas nas concepções e proposições daquele Plano Nacional de Turismo, aspectos de suma importância não foram abordados, como a ampliação da participação de outros agentes, em especial os trabalhadores e as comunidades receptoras, na construção das políticas públicas do setor, o que era obviamente fruto das condicionantes impostas pelo panorama político de extrema centralização do regime ditatorial. A diferenciação quanto ao nível de detalhamento das propostas relacionadas às diversas camadas é outra deficiência a ser registrada, pois os programas de incentivo ao lazer e turismo social eram consideravelmente genéricos em comparação com aqueles destinados a faixa acima dos dez salários mínimos, que apresentavam ações mais focadas e claras. A mesma insuficiência é percebida nas proposições relacionadas à valorização cultural, preservação da natureza e incentivos à implementação de infra-estrutura urbana básica. Este pode ser um bom indicador de quais eram as reais prioridades dos planejadores de então.

Os anos que sucederam a elaboração do Plano Nacional registraram um incremento na demanda do turismo interno acompanhado de um decréscimo do número de turistas brasileiros viajando para o exterior, permitindo até mesmo o

superávit da conta turismo nos anos de 1980 e 1981, cenário este que figurava como componente elementar de suas metas e projeções. No entanto, é importante ressaltar que isto ocorreu muito mais em virtude da conjuntura econômica nacional que restringia viagens ao exterior, devido à desvalorização do cruzeiro frente ao dólar, ao achatamento salarial da classe média e à limitação existente aos financiamentos, do que propriamente por reflexos da execução daquele plano.

Ainda assim, influências indiretas foram exercidas pela inovadora perspectiva que permeou sua elaboração e representou uma inflexão na trajetória das políticas públicas. O primeiro exemplo consiste na mudança das orientações dos instrumentos de fomento anunciadas pelo decreto-lei número 1.439 de trinta de dezembro de 1975. Sua redação redirecionava a priorização dos incentivos fiscais do FUNGETUR para as pequenas e médias empresas de forma a se contrapor à tendência de privilegiar os grandes investimentos (BRASIL, 1975). Outro desdobramento foi o fortalecimento do teor preservacionista relacionado à paisagem e ao patrimônio natural apresentado pela lei número 6.513 de 1977, que se dedicava à nova regulamentação para criação de áreas e locais de especial interesse turístico por parte do CNTUR (BRASIL, 1977).

Dando sequência às atividades de planejamento nacional do setor, em 1983 é lançado o Plano Diretor de Turismo pela EMBRATUR inserido no contexto do terceiro Plano Nacional de Desenvolvimento – III PND - que teve vigência entre os anos de 1979 e 1985 e foi idealizado no auge da crise econômica mundial. Basicamente, esta nova iniciativa de planificação do governo buscava respostas às adversidades daquela conjuntura adotando objetivos similares aos do II PND, ou seja, acelerar o crescimento da renda e do emprego, melhorar a distribuição de renda e o bem-estar da população de menor poder aquisitivo, reduzir as disparidades regionais, equilibrar o balanço de pagamentos e reduzir o endividamento externo. Sua principal diferenciação residia no intuito de aprimorar o sistema energético nacional, de maneira a minimizar os efeitos ocasionados pela dependência do petróleo produzido no exterior (EMBRATUR, 1983).

Da mesma forma, o Plano Diretor de Turismo indicava, em termos gerais, uma continuidade ao discurso de seu antecessor. Suas principais diretrizes e objetivos apontavam para a democratização do turismo, ampliando-o para a maioria da população de baixo poder aquisitivo e indicando-o como alternativa de melhoria de seu bem-estar, assim como para a necessidade de desconcentração espacial

dos equipamentos, para a melhoria tanto dos produtos e serviços nacionais quanto da imagem brasileira no exterior, e, por último, para a preservação e valorização do patrimônio turístico, isto é, a paisagem, o meio-ambiente e os atrativos culturais. O diagnóstico e o prognóstico realizados naquela conjuntura indicavam novamente a alta concentração de serviços e produtos na região sudeste, a ausência das classes desfavorecidas no mercado interno, e a tendência de incremento da participação brasileira na recepção de fluxos internacionais, o que reforçava a necessidade de manter estas questões no centro da pauta.

Logo, suas propostas de ação mais enfáticas foram a criação de equipamentos para a população de baixa renda em áreas turísticas, de incentivos fiscais e de parcerias para o atendimento das demandas deste segmento; a expansão dos instrumentos utilizados pelo FUNGETUR e pelo FISET para pequenas empresas e para regiões mais carentes, além de também contemplar agências de viagem e transportadoras; a redução das tarifas e controle de qualidade dos diversos serviços turísticos; os investimentos em capacitação da mão-de-obra e a execução de mapeamento turístico do território nacional. Este planejamento enxergava como estratégia o incentivo à máxima participação possível da iniciativa privada nos projetos daí resultantes.

Assim, as diferenças em relação ao antigo Plano Nacional de Turismo eram pontuais. Uma das mais relevantes era a indicação das primeiras iniciativas de descentralização do Sistema Nacional de Turismo. Ressaltava-se em alguns trechos do documento a crescente importância dos organismos regionais para o bom desempenho do setor, projetando inclusive uma intensificação da articulação entre a EMBRATUR e as empresas estaduais para os anos seguintes, especialmente no que tange à consecução de novos estudos, planos e programas, à execução de treinamentos para a mão-de-obra, e à elaboração de um sistema de informações turísticas e de cooperação técnica. Seguindo a mesma tendência, a EMBRATUR já vinha assumindo maiores responsabilidades, como demonstra o decreto 86.176 de seis de julho de 1981 que delegava à empresa a competência de coordenar a criação de áreas especiais de interesse turístico, o que antes estava a cargo do CNTur (BRASIL, 1981). Esta orientação estava de acordo com o contexto vivido de abertura política que configurava o processo de redemocratização brasileiro e a saída dos militares do poder.

Outra característica diferenciadora, e talvez a principal, é notada já no diagnóstico do Plano Diretor, quando ao se referir ao desaquecimento da economia e à baixa competitividade turística brasileira afirma que:

> ... O Brasil que já encontra-se desfavorecido pela grande distância, em relação aos principais pólos emissores de turistas, sofre ainda os efeitos do cartel aeronáutico, que mantém elevadas as tarifas no Atlântico Sul, ao contrário do Atlântico Norte, onde a política de "desregulation" acirrou a concorrência entre as companhias aéreas e, consequentemente, promoveu a redução substancial das tarifas (EMBRATUR, 1983, pg.?).

Aqui é reconhecido um problema, isto é, os oligopólios formados na aviação brasileira, e vislumbra-se sua solução através da utilização de um "novo" modelo que ganhava força nos Estados Unidos e na Inglaterra, ou seja, o neoliberalismo como resposta àquela crise econômica. Sem dúvida, este foi o primeiro indício do caminho que viria a ser trilhado na década seguinte não só pelas políticas públicas de turismo, mas fundamentalmente pelas diretrizes de atuação da administração pública nacional. Neste sentido, o documento estruturava concepções ambíguas, pois ao mesmo tempo em que via a liberalização naqueles moldes como uma alternativa, externava a preocupação em controlar a "concorrência nociva". No entanto, esta ainda era vista como uma questão periférica, não constando explicitamente no rol de proposições elaboradas.

Vale ressaltar, entretanto, que o momento de lançamento do Plano Diretor de Turismo pela EMBRATUR era singular, pois iniciava-se uma transição entre dois modelos distintos. O ideário que balizava a intervenção estatal e a planificação da economia capitalista se encontrava desgastado tanto internacionalmente quanto nacionalmente. No último caso, isto ocorreu em virtude do fracasso dos principais ícones do planejamento governamental – especialmente os II e III PNDs - em dar respostas aos efeitos da crise internacional e às desigualdades sociais existentes, o que abriu espaço para uma maior aderência política às idéias neoliberais. É provável, portanto, que as razões daquela ambigüidade residam neste ambiente de transição de modelos.

No mesmo contexto de mudanças ocorreu a elaboração da Política Nacional de Turismo em 1986, inserida no Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República, que elegeu o setor como uma das áreas prioritárias para investimentos. Esta nova política veio a reforçar as bases e diretrizes lançadas pelo

primeiro Plano Nacional de Turismo e utilizadas no Plano Diretor de Turismo que a antecedeu, enfatizando a expansão do mercado por meio da inclusão de novas classes, a preservação do patrimônio cultural e natural, a busca por melhores resultados na Conta Turismo e a redução das desigualdades regionais. Dando continuidade, ainda, a um traço recorrente em experiências anteriores, sua redação era particularmente entusiasta em relação às potencialidades supostamente inerentes à atividade. Referindo-se à superação do isolamento entre classes e dos preconceitos humanos, sugeria que

> O ritmo crescente do desenvolvimento econômico será, simultaneamente, causa e efeito dessas novas oportunidades oferecidas ao homem e à vida social do País.
> Compreendido assim dentro de uma abordagem mais ampla, o turismo será visto como o preâmbulo da unidade e fator de transformação e promoção social, capaz de promover o recíproco conhecimento dos homens (EMBRATUR, 1986, pg. 6).

Com algumas frases de efeito permeadas por um certo humanismo procurava-se rechaçar a visão economicista presente nas primeiras iniciativas das políticas nacionais do setor, que exploravam unicamente a instrumentalidade do turismo na geração de divisas, chegando-se ao extremo de atribuir de forma exclusiva à atividade as possibilidades de indução de transformações sociais. Obviamente este otimismo se mostrava descolado de uma realidade de aprofundamento das segregações e violências simbólicas praticadas em lugares eminentemente turísticos como Cabo Frio, conforme visto anteriormente.

Partindo destes pressupostos e diretrizes apresentados e já consolidados por mais de uma década, os objetivos da nova Política Nacional não diferiam em essência dos últimos planos, estruturando-os sobre dois eixos principais, isto é, o desenvolvimento do turismo interno e a geração de divisas para aumentar o superávit da conta turismo. Na verdade, suas inovações se traduziam na criação de uma nova fórmula para se chegar às metas estipuladas, sobretudo com uma maior ênfase dada às tentativas de descentralização do Sistema Nacional de Turismo, que teve seu embrião gerado no Plano Diretor de 1983. Neste sentido, previam-se esforços a serem engendrados de maneira a articular os órgãos de turismo atuantes nas diferentes escalas e instâncias à EMBRATUR para desenvolver, dentre outras ações, programas de concessão de benefícios fiscais e financeiros, o controle de qualidade do produto turístico, a capacitação da mão-de-obra local, a elaboração de

calendários turísticos e a realização de eventos culturais e campanhas promocionais. Assim, a efetiva descentralização política decorreria da delegação de competências nestas subáreas, de maneira a coordenar o trabalho realizado com a iniciativa privada que mais uma vez ganhava papel de destaque nos projetos concebidos, conjecturando-se, inclusive, a ampliação de sua participação nas decisões concernentes ao setor.

No entanto, o principal avanço verificado na nova Política Nacional foi, sem dúvida, a proposta de criação de Conselhos Municipais de Turismo, que se destinavam a definir “as condições de cooperação ativa e permanente dos segmentos da comunidade interessados no desenvolvimento turístico”, assim como garantir “que os benefícios desse desenvolvimento atingissem a comunidade, como um todo”, além de fornecer dados que subsidiassem o processo de planejamento capitaneado pelo governo federal (EMBRATUR, 1986, pg.26). No mesmo sentido, outras representações foram criadas neste processo de mudanças, como as Comissões de Turismo Integradas, as quais aglutinariam “as aspirações e experiências das distintas regiões geo-turísticas que compõem o país” (EMBRATUR, 1986, pg. 25).

A inserção destas novas entidades no Sistema Nacional de Turismo indicava uma estrutura e uma cultura institucional sem precedentes na história das políticas nacionais de turismo. É evidente, entretanto, que a incipiente descentralização estava diretamente ligada ao advento da Nova República e ao fim do regime militar, que criava oportunidades para o estabelecimento de novas instâncias políticas. No âmbito do setor, a principal contribuição deste novo contexto foi a abertura proporcionada à inédita contemplação da participação popular no processo decisório de suas políticas públicas. Contudo, este primeiro ato não significava a automática existência dos conselhos, pois sua implementação estava condicionada à execução do Projeto de Identificação do Espaço Turístico Nacional, o qual definiria aqueles municípios considerados de interesse turístico e aptos a criá-los em suas estruturas institucionais.

Assim, este segundo cenário de desenvolvimento da política nacional de turismo, que se estende de 1975 até o fim da década de 1980, representou essencialmente uma mudança de visão frente à atividade turística, sobretudo por conta de considerações acerca de aspectos sócio-espaciais que iam além dos efeitos econômicos já trabalhados no primeiro cenário. A contemplação de novos

estratos nos planos, programas e projetos desenvolvidos neste período, especialmente daqueles situados na base da pirâmide social, é o seu principal diferencial, passando a associá-la diretamente aos objetivos finais da política nacional, ao contrário do que acontecia no período anterior. Isto ocorreu primeiramente no sentido de se expandir o mercado interno, priorizando-o em detrimento dos fluxos internacionais e, consequentemente, estendendo a implantação de equipamentos para além daqueles direcionados às práticas da elite, o que estaria consonante com as antigas metas de contribuição do turismo na redução de déficit do balanço de pagamentos, porém utilizando-se de outras vias para a obtenção destes resultados. No entanto, este novo movimento abarcando novos estratos também pôde ser sentido de outra forma com a primeira menção à participação popular na construção de políticas públicas do setor, abrindo possibilidades para a inclusão destas camadas não mais apenas pelo consumo, mas também através do exercício da cidadania. A inédita contemplação de representantes das comunidades receptoras nos conselhos municipais de turismo a serem criados, presente na Política Nacional de Turismo da Nova República de 1986, significou um importante passo, ainda que pontual e incipiente.

Tanto o Plano Nacional de Turismo de 1975, quanto o Plano Diretor de Turismo de 1983 e a Política Nacional de 1986 respondiam às demandas presentes no contexto em que foram criados, sendo respectivamente influenciados pelos II e III PNDs e pelo I PND da Nova República. Uma das principais características comum aos três planos de desenvolvimento é o reconhecimento das desigualdades sociais e espaciais, bem como a elaboração de estratégias para reduzi-las, o que sem dúvida foi crucial na expressão das mesmas preocupações na Política Nacional de Turismo. Da mesma forma, reflexos de contextos mais específicos daqueles momentos também foram notados, como por exemplo as primeiras medidas de descentralização política do SisTur presentes nos dois últimos planos, já no processo de redemocratização brasileira de meados da década de 1980.

Entretanto, no que se refere ao turismo social, poucas foram as ações concretas resultantes dos instrumentos de planejamento elaborados neste período. A mais relevante foi a construção de alguns terminais turísticos públicos em municípios dos litorais fluminense e paulista. Podem-se citar como exemplos situados no Estado do Rio de Janeiro, os terminais das Praias de Conceição de Jacareí, em Mangaratiba, de Coroa Grande, em Itaguaí, do município de Atafona e

da praia de Boca do Rêgo em Resende. Já em São Paulo registra-se os terminais de Pereque-açú, em Ubatuba, do município de Praia Grande e da Praia do Perequê no município de Guarujá/SP. Este último, da mesma forma que grande parte dos demais citados, foi implementado no início da década de 1980 pela EMBRATUR em parceria com a prefeitura municipal de forma a atender a população praticante do turismo de um dia. A ação foi justificada devido à precariedade da infra-estrutura urbana da região para atender as demandas do grande volume de pessoas que para lá se dirigiam com este fim (GUARUJÁ, 1979). Contudo, poucos anos depois o terminal, assim como quase todos os outros, foi desativado por falta de manutenção da prefeitura, o que conjugado com a forte especulação imobiliária fez com que esta experiência não durasse muito tempo, causando a reutilização destes espaços por outros agentes que não os excursionistas. A estrutura criada para esse tipo de turismo no estado do Rio de Janeiro não teve destino muito diferente. Apenas no caso de Ubatuba, o terminal continuou sendo utilizado, porém subordinado à cobrança de taxa aos ônibus de turistas de um dia.

Logo, os desdobramentos da política elaborada neste cenário foram muito mais de ordem discursiva do que prática. Muitas das novidades apresentadas neste período foram incorporadas pelo discurso das políticas que o sucederam. Neste sentido, apesar da contemplação das demais classes nos planos nacionais ter sido um marco, foi o embrião das idéias de liberalização do mercado e descentralização do Sistema de Turismo Nacional que se consolidou como principal característica absorvida pelas políticas nacionais subsequentes.

3.1.2.3 Terceiro cenário: reformulações excludentes

O terceiro cenário marca uma nova fase na história das políticas públicas de turismo, caracterizada essencialmente pela consolidação dos ideais de liberalização do mercado e de descentralização política e que teve seu início no final de 1990, quando a EMBRATUR lançou o plano denominado “Estratégia para o Desenvolvimento do Turismo no Brasil”. Este documento pretendia desempenhar duas funções, sendo a principal delas demonstrar a importância econômica nacional e internacional do turismo de forma a pleitear e justificar uma maior aplicação de recursos no setor que ultrapassasse o montante originalmente programado para o período entre 1991 e 1994, além de também balizar as ações futuras do Sistema

Nacional de Turismo. Dessa forma, utilizava uma ampla gama de indicadores tanto para fundamentar suas demandas, buscando demonstrar a participação da atividade turística na pauta de exportações, suas altas taxas de retorno para investimentos e seu efeito multiplicador, bem como para identificar as deficiências existentes a serem sanadas (EMBRATUR, 1990).

Com isso, privilegiou-se um retorno às primeiras abordagens exercidas pelas políticas públicas de turismo, voltadas à estreita instrumentalização econômica da atividade, ainda que tenham sido pontualmente incorporados alguns aspectos característicos dos planos elaborados nas duas décadas anteriores, como a necessidade de desconcentração espacial, de ampliação da infra-estrutura e de democratização do acesso.

Buscando aliar esta reformulada visão às ambições do governo federal, afirmava-se:

> O turismo se posiciona, no quadro da economia nacional, como o setor que apresenta as melhores perspectivas em relação ao alcance dos objetivos da política governamental, particularmente quanto à geração de empregos, captação de divisas, desconcentração de renda e melhoria da qualidade de vida da população (EMBRATUR, 1990, pg.08).

Além disso, a nova estratégia é marcada, ainda, por uma mudança de foco do turismo interno para a ampliação do volume de fluxos oriundos do exterior. Dentro deste contexto, o documento inaugura a tendência de direcionamento das ações através da segmentação do mercado turístico, passando a inserir no conteúdo de seus programas tópicos relativos a turismo náutico, ecoturismo, turismo de eventos, entre outros. Neste sentido, é notável a contundente ênfase dada à necessidade de construção de infra-estrutura hoteleira específica, como os *lodges*[22] na Amazônia e os *resorts* e marinas no nordeste e no sudeste, presente nos programas de "ampliação da oferta dos meios de hospedagem" e de "recuperação e melhoria dos equipamentos turísticos" de forma a atender as demandas de turistas internacionais que surgiam naquele início de década.

Uma nova postura também era estabelecida em relação à articulação do SisTur com outros ministérios e órgãos estatais através da elaboração de uma lista detalhada contendo ações sugeridas aos outros setores para que colaborassem na consecução dos objetivos traçados. No que se refere especificamente às diretrizes

[22] Os *lodges* são hotéis rústicos adaptados às exigências do ecoturismo.

de atuação do Estado na dinamização do setor, o documento assume de maneira mais clara do que em experiências da década de 1980 a tendência à liberalização do mercado, indicando a desregulamentação como uma de suas estratégias específicas, além de possuir um programa voltado unicamente à implementação das alterações almejadas neste sentido. É interessante notar, ainda, a incorporação de termos como “eficiência” e “eficácia” que antes não se faziam presentes, com o intuito de exaltar as supostas qualidades da desregulamentação. Visava-se com isso tanto a auto-regulação do setor, como substituta da intervenção estatal, principalmente no âmbito do registro e classificação dos empreendimentos e profissionais atuantes no mercado, como a flexibilização de normas “a fim de facilitar a expansão das atividades das empresas turísticas e/ou o deslocamento de turistas” (EMBRATUR, 1990, pg.27).

Outros programas com o mesmo viés também foram concebidos, como o de modernização administrativa. Por outro lado, alguns dos que já existiam no período anterior foram mantidos, como aqueles voltados para o desenvolvimento de recursos humanos, promoção de destinos, elaboração do sistema integrado de informações turísticas e turismo social. Neste último, previa-se a ampliação e melhoria de infra-estrutura destinada especialmente às classes com menor poder aquisitivo, tendo como sua principal meta a construção de cento e cinqüenta “Terminais de Turismo Social e Lazer”. Estes equipamentos possuiriam “módulos de sanitários, áreas para refeições, guarda-volumes, instalações para cantina, posto-médico, áreas livres para esportes e jogos de salão e serviços complementares de apoio, sobretudo, estacionamento para ônibus e demais veículos” (EMBRATUR, 1990, pg.23). Suas localizações também foram previamente determinadas, devendo estar preferencialmente próximos “aos grandes centros urbanos, emissores do ‘Turismo de um dia’, atendendo numa primeira etapa, a locais onde já haja uma demanda específica que precise ser ordenada, a exemplo das praias mais procuradas...”. A iniciativa se encaixava nos moldes de projetos realizados na década anterior em alguns pontos do litoral paulista e que tiveram seu uso interrompido devido à falta de investimentos e manutenção.

Apesar do programa não ter sido implementado, esta foi a primeira vez em que os excursionistas foram citados e contemplados por um programa específico, após quase trinta anos de elaboração de políticas públicas no país. Esta maior atenção acerca da questão foi certamente fruto do considerável aumento da

demanda do turismo de um dia no início da década de 1990 e da ausência de equipamentos para atendê-la. Contudo, a não execução dos projetos previstos acarretou a saturação da infra-estrutura urbana de alguns núcleos receptores. Um dos fatores que provavelmente contribuiu para isso foi a incompatibilidade que o Programa de Turismo Social apresentava em relação às diretrizes gerais de restrição às intervenções estatais no mercado e de incremento na participação da iniciativa privada. A escassez de recursos para investimentos públicos no setor, referenciada e destacada no documento, fatalmente também teve seu papel, já que o turismo social não era uma prioridade.

Ao contrário, a implementação de equipamentos para atender ao turista estrangeiro era tida como proposta principal, o que se evidenciou especialmente no amplo apoio dado à construção de *resorts* localizados no nordeste ao longo dos anos posteriores. Ressalte-se que isto aconteceria muito mais por conta daquela região estar mais próxima dos mercados emissores do que propriamente por preocupações com a distribuição mais equânime da infra-estrutura turística entre as regiões e seus esperados efeitos multiplicadores, pois ainda pairam dúvidas sobre os reais benefícios gerados para as comunidades receptoras destes empreendimentos, uma vez que notabilizou-se a formação de genuínos bolsões de pobreza e miséria ao redor destes enclaves fortificados voltados apenas para os visitantes.

No mesmo tom seria elaborado o Plano Nacional de Turismo em 1992. Na verdade, o novo PlanTur reutilizava grande parte do conteúdo da “Estratégia para o Desenvolvimento do Turismo” de 1990, mencionando basicamente as mesmas proposições e programas. Houve algumas alterações que em geral não foram substanciais, destacando-se apenas a criação do “Programa de Pólos Turísticos” como a novidade de maior relevância, pois abarcava os subprogramas “Ampliação e Melhoria da Oferta dos Meios de Hospedagem”, “Ampliação dos Meios de entretenimento e Negócios” e “Expansão da Oferta de Transportes Turísticos”, permeando-os com um novo sentido. Esta mudança redirecionava as principais propostas ligadas ao desenvolvimento de infra-estrutura a partir do conceito de Pólos Turísticos, representando a expressão no setor de idéias de desenvolvimento local emergentes naquele momento, as quais se baseavam na busca por ganhos

econômicos resultantes da concentração e articulação espacial dos diferentes agentes na cadeia produtiva[23].

Fora estas particularidades, as idéias referentes à desregulamentação, ao planejamento segmentado (turismo educativo, turismo cultural, ecoturismo, turismo náutico, turismo rural, turismo de saúde, turismo do trabalhador, turismo jovem, turismo da maior idade, turismo de eventos, turismo de incentivo, turismo étnico, turismo místico), ao foco na atração de fluxos internacionais através do marketing, e ao incentivo a meios de hospedagem e equipamentos específicos (*resorts*, *lodges*, marinas) permaneciam inalterados em relação ao projeto que o antecedeu (EMBRATUR, 1992).

No entanto, é curioso perceber neste terceiro cenário, representado também por ambos os documentos, a ausência da menção aos conselhos municipais e à participação popular, cuja inédita contemplação havia se iniciado na década anterior. Ao tratar da articulação institucional, previa-se essencialmente uma integração intersetorial através da criação do Sistema Nacional Integrado de Planejamento Turístico – SNIPT – onde haveria a participação apenas do empresariado e dos representantes dos diversos setores governamentais que influenciam a atividade. Caracterizava-se, portanto, uma abordagem não muito condizente com os valores democráticos preconizados na nova constituição federal de 1988. Ainda assim, a delegação de competências aos Estados e municípios era cada vez mais valorizada. Contudo, vale ressaltar que mesmo no contexto da nova república foram raros os órgãos e processos de planejamento turístico que incorporaram a efetiva participação popular, em especial das comunidades receptoras, no estabelecimento de objetivos e ações do setor, sendo até hoje uma de suas principais deficiências.

Em meados do ano de 1995 é lançada a Política Nacional de Turismo, já no governo de Fernando Henrique Cardoso, como documento consolidador da nova tendência que surgira no começo daquela década. Suas principais características consistiam no aprofundamento das idéias expressas anteriormente, em especial daquelas relativas à descentralização e articulação do Sistema Nacional de Turismo, à priorização do mercado internacional em detrimento do interno e à maior participação da iniciativa privada através dos movimentos de liberalização e

[23] Outra mudança de ordem jurídica e que não estava diretamente vinculada aos planos foi a transformação da EMBRATUR em Instituto Brasileiro de Turismo, efetuada em 1991 através da lei número 8.181 do mesmo ano.

reformas do Estado. Este ideário permeia todo seu conteúdo, explicitando os novos rumos tomados não só pelas políticas públicas de turismo, mas por toda a administração federal com a chegada da onda neoliberal à América do Sul, o que é corroborado pela criação de novas bases para a política nacional, conforme demonstra o trecho abaixo:

> As ações do Governo Federal como um todo devem basear-se em pressupostos para o desenvolvimento quais sejam a estabilização econômica, o financiamento do desenvolvimento e a reforma do Estado, objetivando a inserção competitiva, a modernização e eficácia do Estado, e a redução dos desequilíbrios espaciais e sociais (EMBRATUR, 1995, pg. 04).

A partir destes pressupostos, a finalidade principal da Política Nacional de Turismo vem a reforçar outra característica importante que é a tentativa de compatibilização entre as visões presentes no primeiro e segundo cenários, conjugando prioridades econômicas e sociais, ao afirmar que seu principal objetivo era “Promover e incrementar o turismo como fonte de renda, de geração de emprego e de desenvolvimento sócio-econômico do País” (EMBRATUR, 1995, pg. 03). Da mesma forma, os benefícios esperados da atividade turística não apresentaram novidades, configurando-se num resumo daqueles presentes nas variadas experiências anteriores, tais como “o maior aporte de divisas ao balanço de pagamentos”, “a redução das desigualdades regionais”, “a inserção do Brasil no cenário internacional com uma melhor imagem externa”, “a geração e manutenção de empregos”, “a proteção ao meio-ambiente e ao patrimônio histórico-cultural”, “a qualificação dos recursos humanos” e “a integração sócio-econômica e cultural da população” (EMBRATUR, 1995, pg.03). Ainda assim, a exaltação destes efeitos benéficos tende a se concentrar na esfera econômica, considerando o setor como um potencial “catalisador para o ressurgimento econômico brasileiro”.

Contudo, há uma ruptura discursiva que se consubstancia na ausência das constantes alusões ao turismo social e à democratização da atividade presentes nos documentos oficiais publicados desde meados da década de 1970. A contemplação das camadas sociais populares é pensada apenas como uma conseqüência dos possíveis benefícios econômicos gerados pelo desenvolvimento da atividade turística em regiões carentes e não mais pela sua inserção via consumo. Este fato

está de acordo com a adoção de novos eixos norteadores, em especial daquele que visava priorizar as ações voltadas para o mercado externo em detrimento do interno, distinguindo-se fundamentalmente neste aspecto das propostas apresentadas no cenário anterior.

Com exceção desta importante particularidade, as demais propostas da Política Nacional de Turismo tendiam a reforçar os pontos de vista já trabalhados, especialmente as novas tendências projetadas pela “Estratégia para o Desenvolvimento do Turismo” e pelo “Plano Nacional de Turismo” no início daquela década. A continuidade deste movimento evidencia-se também na escolha de suas macroestratégias, cujo foco residia na nova articulação entre a iniciativa privada e o Estado e permeava todas as demais ações ligadas à implantação de infra-estrutura, à qualificação da mão-de-obra e à descentralização da gestão turística.

No mesmo sentido, as prioridades da política nacional do setor são percebidas, ainda, na forma como estavam estruturadas suas “políticas específicas”. A primeira e principal delas consistia na “Política de Promoção Internacional”, que continha nove diferentes programas, sendo esta a área com o maior número de ações previstas. Havia ainda a “Política de Recursos Humanos”, a “Política de Investimentos” e a “Política de Articulação”, além da “Política de Descentralização” e da “Política de Desenvolvimento e Integração Regional”. Dentre todas, as duas últimas foram as que sem dúvida proporcionaram os mais impactantes desdobramentos.

A Política de Desenvolvimento e Integração Regional tratava especificamente da relação entre turismo e espaço. Neste sentido, dois importantes avanços são registrados, isto é, o reconhecimento do relevante papel desempenhado pela infra-estrutura básica na formação do produto turístico e o dimensionamento das ações no território a partir das diversas macroregiões brasileiras e suas respectivas peculiaridades, associando-as a segmentos de mercado específicos. Assim, havia quatro programas inseridos nesta política específica, intitulados Programas de Desenvolvimento do Turismo (PRODETURs), cada um direcionado para uma ou mais regiões, dividindo-se em PRODETUR Nordeste, voltado ao segmento “Praia, Sol, Entretenimento e Lazer”; PRODETUR Amazônia e Centro-Oeste, voltado ao ecoturismo, PRODETUR Sul, direcionado ao mercado do MERCOSUL e o PRODETUR Sudeste, que não era relacionado a nenhum segmento. Todos estes programas possuíam como objetivo geral “dotar pólos turísticos selecionados de

condições estruturais que viabilizassem o estabelecimento e desenvolvimento de atividades turísticas" (EMBRATUR, 1995, p. 29), priorizando a implantação de infra-estrutura básica, ou seja, sistemas de transportes, saneamento e energia elétrica adequados, o que era algo inédito na história das políticas públicas. Observa-se, ainda, a continuidade na utilização do conceito de pólos turísticos para se pensar o desenvolvimento territorial do turismo, entendendo a concentração espacial a nível local como uma forma de se maximizar os ganhos econômicos, o que estava em conformidade com a priorização de novas escalas de atuação no planejamento turístico.

A segunda política específica de grande importância neste contexto era a Política de Descentralização, responsável por desencadear um novo processo na estruturação institucional do turismo brasileiro. Todas as suas ações estavam concentradas em um único programa chamado Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), que junto com o PRODETUR, caracterizou-se como a iniciativa mais emblemática deste período, principalmente por ter rearticulado as diferentes instâncias governamentais relacionadas ao setor. O PNMT, que vigorou até o fim do governo FHC, definia-se principalmente pela descentralização do planejamento com o intuito de motivar os municípios e seus integrantes a elaborarem seus próprios planos, a partir do incentivo às melhorias de suas condições técnicas e organizacionais. Tanto esta política específica quanto o próprio programa tinham como pressupostos a priorização da escala local e o fomento ao desenvolvimento a partir desta, estando em consonância com o conceito de pólos turísticos e entendendo que "O turismo é indiscutivelmente uma atividade municipal pois utiliza os serviços do município, gera impostos municipais diretos e portanto deve ser implementada como resultado de uma decisão local..."(EMBRATUR, 1995, p. 08).

De maneira geral, as atividades de planejamento que passaram a ficar a cargo do município foram a captação de eventos para se minimizar os efeitos da sazonalidade, através da elaboração de parcerias com entidades nacionais e internacionais, a capacitação da mão-de-obra, a adoção de fundos de incentivos municipais para a atividade, e a criação e incorporação dos conselhos municipais de turismo no processo de viabilização de projetos. Outras ações, como aquelas ligadas à busca por investimentos e parcerias com a iniciativa privada, passaram a ser uma responsabilidade compartilhada pelos órgãos federais, estaduais e

municipais. É importante observar, no entanto, que a partir deste momento as prefeituras municipais estavam aptas a estabelecer relações diretas com empresas nacionais e multinacionais a fim de impulsionar o turismo em seu território, sem intermediações do governo federal ou estadual. Outro ponto relevante a ser destacado é a transferência de responsabilidade para o poder local de ampliar a participação comunitária no processo decisório ligado ao turismo.

Além disso, havia também a Política de Articulação que atuava de forma complementar à Política de Descentralização e ao seu PNMT e buscava estimular a interface entre os diversos órgãos relacionados à atividade turística, como a Casa Civil da Presidência da República, o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério do Trabalho, o Ministério da Fazenda, os bancos estatais, dentre outros, e a iniciativa privada. Os demais programas contemplados na Política Nacional de Turismo consistiam em ações direcionadas a financiamentos para meios de hospedagem e a segmentos de mercado específicos, como a pesca esportiva, o turismo de terceira idade e o ecoturismo.

Assim, a nova Política Nacional de Turismo trazia medidas mais enfáticas de aprofundamento da tendência presente naquele contexto, pois articulava clara e objetivamente as novas idéias de descentralização, com maior atenção dispensada a outras escalas de atuação além da nacional, de foco nos fluxos externos, de liberalização e segmentação do mercado e de maiores incentivos à implementação de infra-estrutura básica.

No que se refere à participação popular na elaboração das políticas públicas, os conselhos municipais são citados de maneira discreta e apenas em pequenos trechos da política específica de descentralização. Definitivamente, esta não era uma prioridade da Política Nacional, pois outras instâncias participativas ganharam destaque mais acentuado, como a Câmara Setorial do Turismo, que representava os interesses da iniciativa privada na deliberação das questões a serem tratadas, sendo inclusive considerada pelo documento como “o instrumento maior de formulação da Política Nacional de Turismo, ao lado dos órgãos oficiais de turismo” (EMBRATUR, 1995, pg. 09).

Por outro lado, a Política Nacional de Turismo pode ser vista como um marco na história das políticas públicas do setor, já que pela primeira vez efetivava na prática a delegação de responsabilidades para outros entes federados, o que traria conseqüências relevantes, como a renovação do papel desempenhado pelos

municípios, principalmente no sentido de atraírem fluxos turísticos para seus respectivos territórios e inserindo-os definitivamente no contexto de competição inter-lugares típico da fase de acumulação flexível (HARVEY, 1993) que então despontava. A chamada glocalização de Swyngedouw (1999), isto é, a rearticulação das escalas de atuação institucional em consonância com a maior liberdade dos fluxos de capital, e a transição do gerenciamento para o empresariamento urbano (HARVEY, 1991) se concretizam neste momento, em especial com as negociações que passaram a ser realizadas diretamente entre governos municipais e empresas multinacionais, conforme ocorre até os dias atuais em Cabo Frio/RJ, tendo seu exemplo mais emblemático expresso na construção de uma filial do Club Med atualmente em curso na praia do Peró.

Esta reconfiguração de relações e articulações entre o Estado, o turismo e o espaço urbano torna-se fato de extrema importância para se entender as ações unilaterais da prefeitura de Cabo Frio e de muitas outras com o intuito de se restringir a circulação e permanência de excursionistas em seu território, na medida em que a legislação e as intervenções com este propósito ganharam significativa intensidade em meados da década de 1990, conforme visto nos capítulos anteriores. Conjugado a isto está o total desprezo às possibilidades do turismo social por parte da nova Política Nacional, o que significa a exclusão no nível retórico das práticas populares de lazer e que baliza ao mesmo tempo em que complementa a exclusão sócio-espacial destes turistas realizada pelo poder municipal na mesma época. Paralelamente, foi com base nesta política nacional excludente que o amplo incentivo à construção de *resorts* voltados para estrangeiros aconteceu, especialmente no nordeste, durante os anos seguintes, sendo este um resultado da implementação do PRODETUR-NE, o primeiro dos Programas de Desenvolvimento do Turismo a ser concretizado.

Ou seja, concomitantemente à valorização de enclaves fortificados de lazer ocorre a restrição do acesso de camadas da população às praias e espaços públicos, o que caracteriza a desproporcionalidade de forças no embate travado entre as diferentes classes sociais para se apropriarem do território, refletida tanto no próprio espaço quanto nos instrumentos discursivos e institucionais do Estado. A diferença de forças neste conflito toma forma, ainda, na esfera de participação política, pois as questões centrais abordadas pelos órgãos estatais na elaboração dos programas e planos são pautadas pela Câmara Setorial do Turismo,

representante dos interesses do empresariado, enquanto a participação popular não é prioritária.

Apresentando de forma ambígua significativas continuidades e, ao mesmo tempo, tentativas de se distinguir de sua antecessora, a Política Nacional de Turismo do governo Lula teve início em 2003, marcada principalmente pela criação do Ministério do Turismo, o que representou a intenção do governo de sinalizar para um novo status a ser concedido ao setor. Com isso, algumas alterações no Sistema Nacional de Turismo foram engendradas, sendo a nova divisão de funções entre os órgãos governamentais a mais relevante, pois a EMBRATUR passou a ser responsável pela divulgação do Brasil no exterior, deixando as áreas de infra-estrutura, fomento e implementação de políticas a cargo das novas Secretarias de Políticas de Turismo e de Programas de Desenvolvimento do Turismo, o que modificou essencialmente as funções que aquele instituto vinha desempenhando desde sua fundação em 1966. Contudo, deve-se destacar que nem o turismo social e nem a participação política popular estavam entre as prioridades da nova política que se iniciava, o que ficou claro no conteúdo do Plano Nacional de Turismo (PNT 2003 – 2007) elaborado naquele contexto[24].

3.2 POLÍTICAS ESTADUAIS

No que tange à esfera estadual, a estrutura institucional voltada ao turismo se estabeleceu poucos anos antes do golpe militar de 1964 e da existência da

[24] Optou-se aqui por não aprofundar a discussão acerca da atual política nacional de turismo, uma vez que ela não faz parte do recorte temporal escolhido. Vale, entretanto, pontuar apenas que a referida continuidade em relação à política desenvolvida pelo governo anterior se justifica pelo fato de tanto os pressupostos quanto os objetivos e estratégias terem basicamente permanecido os mesmos (turismo como “mola” para o desenvolvimento econômico ao mesmo tempo que dotado de uma “vocação” para reduzir as desigualdades sócio-espaciais, descentralização, parceria público-privada, marketing internacional, foco no mercado externo, etc.). A inclusão das classes populares neste discurso é prevista essencialmente através da geração de empregos, sendo que nenhuma das outras vias possíveis se apresentam como prioridade, ainda que o II PNT (2007-2010), tenha procurado em seu discurso enfatizar mais a relevância do turismo social. A principal inovação em termos de estratégias, comparativamente às do governo anterior, foi a valorização da atuação na escala regional em detrimento da escala local.

EMBRATUR. Enquanto a FLUMITUR – Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro – foi inaugurada em 1960 para atuar no âmbito do antigo Estado do Rio de Janeiro, a RIOTUR S/A, concebida no mesmo ano, era destinada a atender as demandas do setor no Estado da Guanabara, que correspondia à área da atual capital fluminense. Mesmo após a fusão dos dois entes federados em 1974, a RIOTUR S/A continuou com sua atuação restrita ao município do Rio de Janeiro, enquanto a FLUMITUR manteve sua posição de órgão oficial de turismo voltado para o interior do Estado (FRATUCCI, 2005).

Durante as décadas de 1960, 1970 e boa parte da de 1980 as ações da FLUMITUR eram limitadas à aprovação e fiscalização de alguns empreendimentos, ao marketing turístico do território estadual e à elaboração de projetos pontuais. No que concerne efetivamente ao planejamento turístico-territorial, o referido órgão funcionava muito mais como estrutura de apoio às atividades engendradas pela EMBRATUR do que como uma instituição pública efetivamente planejadora. Isto ocorria em virtude da acentuada centralização do Sistema Nacional de Turismo na esfera federal, característica marcante dos primeiro e segundo cenários das políticas públicas nacionais do setor.

Assim, as principais ações desenvolvidas pela FLUMITUR neste período são relativas às colaborações junto à EMBRATUR, principalmente aquelas relacionadas ao Projeto Turis, direcionado ao ordenamento territorial no litoral sul do Estado entre 1973 e 1975, ao projeto de identificação do espaço turístico estadual, que visava eleger os municípios turísticos da região em 1980 e 1981, e ao projeto de identificação de áreas especiais de interesse turístico desenvolvido entre os anos de 1981 e 1985, que somente se concretizou por conta de uma exigência imposta ao Estado por uma lei federal de uso e ocupação do solo. Nota-se que além destas atividades demonstrarem uma forte subordinação do órgão fluminense às iniciativas do governo federal elas também se caracterizavam por uma abordagem fragmentada do território, não o considerando em sua totalidade.

É somente no ano de 1988 que ocorre a primeira iniciativa de planejamento turístico efetivamente oriunda do governo estadual, consubstanciada no “Plano Indutor de Investimentos Turísticos na Região dos Lagos”, que estava baseado em um trabalho conjunto entre a Agência de Desenvolvimento Econômico do Estado do Rio de Janeiro e a FLUMITUR. Este plano foi fruto de um convênio estabelecido entre os governos do Estado do Rio de Janeiro e o da Catalunha, de forma a permitir

a transferência do “qualificado *know-how*” em turismo daquela região espanhola para o Estado fluminense. Tinha-se como objetivo induzir o desenvolvimento na região dos lagos, vista como portadora de um grande potencial turístico inexplorado, por meio da atividade turística pautada pelas premissas de “reordenamento do uso do solo, preservação do meio-ambiente, recuperação da paisagem regional e melhoria dos sistemas de infra-estrutura” (FRATUCCI, 2005, pg. 92).

Assim, as principais propostas do trabalho desenvolvido consistiam na eleição e criação de “35 novos centros turísticos”, classificados de acordo com suas respectivas características físicas e densidades populacionais. Neste sentido, previa-se em cada um destes centros a implementação de “meios de hospedagem e residências, campos de golfe, marinas, portos desportivos ou ancoradouros, equipamentos de lazer, comércio, além dos serviços públicos de saúde, educação e cultura” (FRATUCCI, 2005, pg. 92). Considerando-se os equipamentos propostos para a região neste projeto, observa-se que este turismo planejado privilegiava uma específica faixa social do mercado, onde a população menos abastada seria apenas beneficiada pelas divisas geradas através do seu consumo. Tendo-se em vista algumas peculiaridades desta visão e sua aproximação àquela que começava a ganhar espaço nas políticas nacionais da época, explicitada na afinidade entre as idéias de “centros turísticos” e a de pólos turísticos e, ainda, no planejamento a partir de segmentos de mercado, percebe-se que as políticas estaduais ainda eram consideravelmente influenciadas por aquele momento de transição entre o segundo e terceiro cenários, mesmo que começassem a ganhar maior autonomia. Apesar da novidade representada por esta iniciativa, suas propostas não foram levadas à frente por conta de fatores relativos às dificuldades de alteração das legislações municipais de uso do solo que se faziam necessárias, à escassez de recursos e à chegada de um novo grupo político ao governo estadual (FRATUCCI, 2005).

Ainda em 1988 é elaborado também o projeto “Cidades Maravilhosas do Rio de Janeiro”, que se constituía basicamente em uma campanha publicitária voltada à atração de fluxos turísticos para o interior do Estado. Cabe ressaltar sua importância tanto por consolidar alguns destinos quanto por fortalecer outros que já estavam mais desenvolvidos, o que indiretamente influenciou as ações de planejamento que a sucederam. Ao projeto também se atribui a responsabilidade pela alteração do nome do órgão estadual para “Turisrio”, mantido até os dias de hoje.

Outra experiência relevante no final da década de 1980 foi a elaboração do “Plano Diretor de Desenvolvimento de Pólos de Turismo Náutico”, que da mesma forma se mostrava alinhada com o momento de transição presente nas políticas federais, especialmente por trabalhar com um segmento específico e por incorporar o conceito de pólos turísticos, não só em seu título, mas em todo o seu conteúdo. Assim, sua principal finalidade era a de “reciclar e/ou otimizar os equipamentos náuticos já existentes no litoral do estado e estimular a implantação de novos empreendimentos para atender a esse segmento do mercado turístico” (FRATUCCI, 2005, pg. 94). Dessa maneira, caracterizava-se por uma abordagem territorial fragmentada ao ter em seu escopo apenas aquelas áreas propícias ao desenvolvimento do turismo náutico. A implantação deste plano diretor, que previa a hierarquização de diferentes pontos da costa a partir de seus atributos para o desenvolvimento de atividades ligadas ao lazer, não pôde ser efetivada, especialmente por não estar em consonância com o zoneamento costeiro estabelecido pelos órgãos estaduais e federais de meio ambiente e por não ter dado a devida atenção à legislação ambiental então vigente.

No entanto, a primeira iniciativa de planejamento de fato abrangente, envolvendo todo o território estadual, somente começou a ser articulada em 1997, com a elaboração do Plano Diretor de Turismo do Estado do Rio de Janeiro, finalizada no ano de 2001. O plano previa como eixos de atuação os macroprogramas de desenvolvimento institucional, ligado às iniciativas de descentralização então idealizadas pelo governo federal, de infra-estrutura de apoio, de sistemas de informação, de fomento à atividade e de consolidação do produto turístico (TURISRIO, 2001). Apesar desta estrutura organizacional não diferir substancialmente daquelas utilizadas nos planos federais, chama a atenção a adoção de uma visão muito mais completa no que se refere à contemplação das variadas nuances sócio-espaciais da atividade turística, sobretudo do ponto de vista da inserção de diversas classes sociais no consumo e na participação da construção de políticas do setor.

Esta característica está presente já nos aspectos metodológicos do trabalho, que buscavam nortear o diagnóstico e as propostas através da contemplação da diversidade social dos consumidores turísticos no território. Neste sentido, o Plano Diretor identifica três perfis de visitantes: o turista, o veranista e o excursionista. A distinção estabelecida entre eles baseava-se essencialmente em suas respectivas

condutas relativas à hospedagem e objetivava balizar a elaboração de programas e projetos voltados para as necessidades de cada um destes públicos, por considerá-los portadores de demandas específicas. Assim, enquanto os turistas seriam aqueles que se utilizam apenas dos meios de hospedagem locais como pousadas, hotéis, albergues e resorts, os veranistas seriam os visitantes que se acomodam em segundas residências, sejam estas próprias ou alugadas e, por último, os excursionistas aqueles que não se hospedam no local visitado. Deste modo, a concepção de ações e propostas perpassava pela consideração das diferentes formas de turismo aliadas às características territoriais dos diversos destinos do Estado do Rio de Janeiro.

Com isso, pela primeira vez o órgão estadual não só faz menção aos excursionistas, como os inclui de maneira relevante nos seus mapeamentos, diagnósticos e proposições. Entendia-se que, por conta destes fluxos turísticos extrapolarem a escala local e envolverem diversos municípios, especialmente aqueles mais próximos à metrópole, a questão deveria ser tratada por uma autoridade metropolitana ou, na sua ausência, pelo governo estadual. Logo, a Turisrio assumia a responsabilidade de responder àquelas demandas, o que levou à produção dos primeiros dados e mapas relacionados às excursões.

ESTIMATIVA DO NÚMERO DE EXCURSIONISTAS SEGUNDO AS REGIÕES TURÍSTICAS

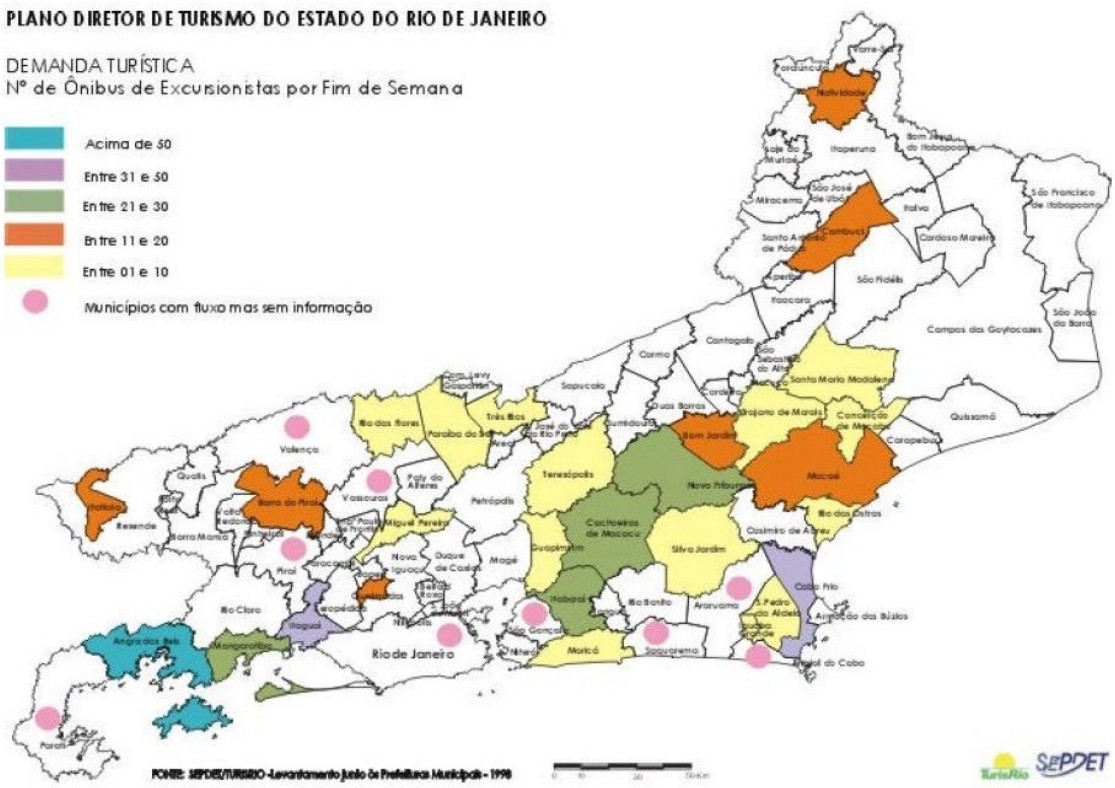
ESTADO E REGIÕES TURÍSTICAS	ÔNIBUS/ FIM DE SEMANA	PASSAGEIROS	SEMANAS / ANO	TOTAL
Estado	**402**	**16.080**		**836.160**
Metropolitana	70	2.800	52	145.600
Costa do Sol	79	3.160	52	164.320
Costa Verde	102	4.080	52	212.160
Serramar	38	1.520	52	79.040
Serrana A	23	920	52	47.840
Serrana B	65	2.600	52	135.200
Norte	25	1.000	52	52.000

Tabela 1: Estimativa do número de excursionistas segundo as regiões turísticas. Fonte: TURISRIO,2001.

Ainda que a estimativa acima não seja muito precisa por utilizar somente os dados disponibilizados por uma parte dos municípios[25] e ainda que a amostragem coletada em apenas uma época do ano possa induzir a erros em relação aos dados projetados para o ano inteiro, principalmente por conta da alta sazonalidade, o levantamento retrata pela primeira vez através de números uma realidade

[25] Municípios receptores de grandes fluxos de excursionistas como Arraial do Cabo, Saquarema, Paraty e Rio de Janeiro não disponibilizaram seus dados à Turisrio.

fortemente presente no Estado desde a década de 1970. Percebe-se que a chamada Costa Verde, nome fantasia dado pela Turisrio ao litoral sul, é a que recebe o maior número de excursionistas, seguida pela Costa do Sol, representada pelos municípios da Região dos Lagos. O mapa abaixo demonstra a espacialização do destino destes fluxos por municípios, onde Cabo Frio aparece como o principal receptor de excursionistas na sua região, sendo superado apenas pelo município de Angra do Reis no âmbito estadual.



Mapa 4: Espacialização da demanda turística do Estado do Rio de Janeiro. Fonte: TURISRIO, 2001.

Outra indicação importante destes dados é a existência do excursionismo em grande parte dos municípios, o que deixa claro que estes fluxos turísticos não são uma peculiaridade de alguns poucos destinos, mas um fenômeno presente em boa parte do território estadual. Vale ressaltar que este levantamento subestima a demanda real devido à provisão insuficiente de informações por parte de vários governos municipais.

Contudo, o ponto mais relevante presente no Plano Diretor do Estado do Rio de Janeiro é o inédito reconhecimento dos conflitos existentes entre turistas de diferentes origens e classes sociais e da necessidade de abarcá-los nas ações de

planejamento não só através das demandas dos diferentes grupos como também de suas interrelações no espaço.

> Trata-se de uma atividade (excursionismo) que também se sobrepõe, territorialmente, às outras duas, trazendo implicações, conflitos e interfaces com o turismo e veraneio. Além disto, é um fenômeno que se expande a cada dia, principalmente em áreas litorâneas nas proximidades do grande centro metropolitano, cuja escala de manifestação assinala a necessidade de tratamento por parte do poder público (TURISRIO, 2001, pg. 84).

Corroborando com a adoção desta nova postura, o plano criticava frontalmente as ações dos governos municipais executadas no sentido de dificultarem a mobilidade espacial dos "farofeiros" ao afirmar que estas prefeituras deveriam se preocupar em atender suas demandas, pois até mesmo divisas poderiam ser geradas a partir destes fluxos na medida em que fossem melhor geridos.

Apesar do posicionamento mais socialmente abrangente do Plano Diretor, suas propostas relacionadas aos excursionistas se mostravam contraditórias com o restante do seu conteúdo, pois mesmo identificando a "Costa do Sol" como uma das principais receptoras dos "farofeiros" não se apresentavam propostas para este público consumidor nesta região, restringindo-se ao atendimento dos demais turistas, especialmente os internacionais. Por outro lado, regiões menos valorizadas turisticamente, como a baixada fluminense e parte da região serrana, contemplavam proposições para as excursões, mencionando a possibilidade de atendimento e ampliação daqueles fluxos já existentes. Ou seja, por mais que tenha sido salientado que as zonas estabelecidas "por tipo de consumidor e potencial de atividade" não excluíam a possibilidade do desenvolvimento de atividades turísticas para diversos públicos nos mesmos territórios, as propostas finais buscavam um redirecionamento dos fluxos excursionistas por meio do estabelecimento de incentivos em algumas áreas – as menos valorizadas - enquanto que outras visadas pelo capital turístico não foram contempladas com este tipo de fomento, ainda que fossem bastante requisitadas por aqueles visitantes. Mesmo assim, o fato de o consumo turístico das classes mais desfavorecidas ter sido trabalhado por boa parte do plano se consubstanciou em relevante inovação, principalmente por caminhar na direção

contrária das políticas públicas federais, que naquele momento ignoravam por completo a questão.

Ainda que não tenha recebido a mesma atenção, a contemplação das classes populares pelo Plano Diretor também se deu na instância política, estando entre os pressupostos estabelecidos para sua elaboração “a discussão ampliada, em seminários, com a comunidade, com agentes e com entidades do setor privado, para finalização do diagnóstico e definição de proposições (TURISRIO, 2001, pg. 05)”

A participação da comunidade no planejamento municipal do turismo para além do Plano Diretor também é citada, ainda que este tópico receba um espaço menor em relação aos demais temas. Contudo, ressalta-se a criação de Conselhos Municipais de Turismo com a participação majoritária da comunidade civil como uma necessidade de extrema relevância. Sem dúvida, este é um dos maiores avanços apresentados por este documento, uma vez que preocupações relativas à composição dos conselhos municipais jamais constaram explicitamente nos demais planos e projetos.

O Plano Diretor de Turismo do Estado do Rio de Janeiro também abarcou outras questões, como a captação de recursos para o setor, a qualificação da mão-de-obra, a geração de empregos, as campanhas de marketing, o zoneamento turístico do estado e o desenvolvimento institucional, sendo este último diretamente ligado às proposições de descentralização oriundas do governo federal naquele momento. Neste contexto, a intenção de se conjugar ações entre a EMBRATUR e a Turisrio se dava principalmente na implementação do PNMT e do PRODETUR-SE. Com o fim do PNMT em 2002, estes esforços passaram a se concentrar na parceria para a concretização do PRODETUR e do programa de regionalização do turismo no Estado, sendo atualmente as principais tarefas da Turisrio no âmbito do planejamento turístico-territorial.

3.3 POLÍTICAS MUNICIPAIS

Apesar de a atividade turística ter influenciado a vida econômica e social de Cabo Frio desde a década de 1950, é somente em meados da década de 1970 que a Prefeitura Municipal cria uma secretaria específica para tratar de suas demandas, quando o chamado turismo de massa já estava se consolidando. Anteriormente, a estrutura institucional que lhe era dedicada consistia em departamentos ou divisões

subordinados a secretarias de setores correlatos. Mesmo após o tardio reconhecimento de sua importância por parte do governo local, o papel desempenhado pela Secretaria Municipal de Turismo no direcionamento da atividade ainda era muito restrito, tendo suas funções limitadas ao assessoramento técnico do prefeito em suas decisões, à produção da imagem turística de Cabo Frio e à organização de eventos e de sistemas de informações para o turista (CABO FRIO, 1983). Evidencia-se a ausência da correlação direta entre as responsabilidades da estrutura institucional do setor e os aspectos territoriais que o envolvem, ainda que naquele contexto o turismo já houvesse alterado sobremaneira o espaço cabofriense, principalmente com a construção de clubes, marinas e hotéis analisada no primeiro capítulo. A atuação da secretaria municipal se restringia a alguns projetos realizados e à informação turística.

Após o primeiro impacto decorrente da construção da ponte Rio-Niterói, isto é, a chegada de considerável quantidade de excursionistas às praias do município e as conseqüentes reações dos empresários e do poder local no sentido de os repelirem, os fluxos de “farofeiros” foram consideravelmente controlados e diminuídos. No entanto, isto não significou sua completa extinção, o que é demonstrado pela constante preocupação da Prefeitura Municipal em mantê-los sob controle. Neste sentido, a lei municipal número 001/A de 1975 já previa a construção de uma rodoviária de forma a proibir que qualquer ônibus estacionasse nas proximidades das praias, prática comum entre os “farofeiros” e outros visitantes (CABO FRIO, 1975). Uma década depois, é promulgada a lei número 554 de 1985 que instituía a cobrança de “taxa de contribuição turística de limpeza pública” aos ônibus de turismo e similares. (CÂMARA MUNCIPAL DE CABO FRIO, 1985). Ainda que não houvesse uma explícita discriminação dos excursionistas, pois a referida taxa era cobrada independente da conduta consumptiva dos turistas, isto é, sem considerar o tempo de permanência e a hospedagem utilizada, este foi um primeiro passo na direção de se legalizar as restrições de mobilidade a partir de critérios sociais.

Embora naquele momento a elaboração destas leis não fosse vinculada a atuação direta do órgão de turismo municipal, é relevante observar que com a conquista de maior autonomia sobre o planejamento da atividade por parte do município a partir da década de 1990 a secretaria passa a adotar explicitamente o discurso de controle social dos fluxos, dando mais consistência a estas ações

discriminatórias. O marco inicial deste processo é representado pela Lei Orgânica de Cabo Frio, aprovada no ano de 1990. Apesar do turismo ter sido abordado por apenas um de seus artigos, este documento legal tratava pioneiramente da necessidade de se definir uma política municipal do setor, apontando a confecção de um Plano Diretor de Turismo como instrumento fundamental para o seu planejamento, além de prever a utilização de incentivos fiscais e de investimentos em infra-estrutura para a atividade (CABO FRIO, 1990).

Assim, o aumento de responsabilidades da Secretaria de Turismo, implícito na Lei Orgânica de Cabo Frio devido ao fato de aquela ser o órgão privilegiado de atuação no setor, e que configurava um processo de mudança claramente influenciado pela descentralização administrativa em curso no país, teve como principais resultados a criação do COMTUR – Conselho Municipal de Turismo – pela lei número 1.412 de 1997 e, principalmente, a elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo – Plano Mar Azul – em 1998.

O Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo de Cabo Frio foi o primeiro instrumento de planejamento turístico adotado pelo município, sendo sua elaboração impulsionada por experiências similares ocorridas em diversas cidades naquela década, como a do Rio de Janeiro, com seu Plano Rio Maravilha, e a da recém–emancipada Armação dos Búzios. De uma maneira geral, os planejamentos estratégicos buscavam fortalecer a visão que entendia os espaços urbanos como produtos para o consumo, privilegiando com investimentos algumas frações do território em detrimento de outras, o que aumentava o abismo social existente entre estas diferentes áreas. Partia-se, portanto, de uma perspectiva já inserida no contexto do empresariamento urbano, onde o planejamento era apenas uma ferramenta para se alcançar a competitividade desejada, o que está evidenciado no próprio plano:

> A Secretaria de Turismo de Cabo Frio, ao receber a nobre missão de promover estudos para o direcionamento e definição da política das atividades urbanas e turísticas da cidade, sentiu o significado da responsabilidade deste trabalho, pois o tempo na conjuntura atual, é um dos maiores adversários pois muitas outras cidades no nosso estado e no país já definiram suas ações antecipando-se neste processo (SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO DE CABO FRIO, 1998, pg. 31).

Estando de acordo com estes pressupostos, os principais objetivos traçados eram os de

> Desenvolver um trabalho de marketing a fim de projetar a imagem da cidade, posicionando-a num mercado altamente competitivo, como destino ideal para turistas, grupos de incentivos e realização de eventos; Coordenar as ações de promoção e divulgação da cidade nos principais centros emissores; (realizar a) interface entre órgãos do governo e a iniciativa privada...(SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO DE CABO FRIO, 1998, pg. 32)

É neste contexto de domínio da visão que privilegia a cidade como produto e busca garantir sua competitividade na disputa inter-lugares que se adotou a política de “qualificar” o visitante recebido por Cabo Frio com o intuito de maximização da geração de renda, criando empecilho aos excursionistas ao mesmo tempo em que facilitava a recepção dos turistas das classes mais abastadas. Na prática, esta discriminação se viabilizou a partir das propostas do Plano Estratégico, especialmente com a promulgação da lei de regulamentação dos ônibus de excursão, que pela primeira vez estipulava taxas exorbitantes aos excursionistas ao mesmo tempo em que praticava cobranças meramente simbólicas aos demais, e a criação da lei de incentivo ao turismo náutico, que instituía vantajosas isenções fiscais e diminuição de exigências às empresas que desenvolvessem esta atividade no município, ou seja, as mesmas que haviam privatizado as margens das primeiras seções do canal do Itajurú e eram praticadas pela elite.

Portanto, o acirramento das distinções já realizadas anteriormente por parte do governo municipal em relação ao perfil social dos turistas recebidos pela cidade e seu tratamento diferenciado para cada um deles estava diretamente ligado ao plano estratégico para o setor e às políticas públicas executadas pela Secretaria de Turismo no novo contexto vivenciado pelas administrações municipais de competição inter-lugares. As propostas contidas neste documento deixam claro este fato, que demonstra a relevância da política setorial naquele momento de maior autonomia do município.

Outro resultado do Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico foi a regulamentação do instrumento legal que instituiu o COMTUR, o qual previa sua atuação como uma entidade de caráter consultivo e deliberativo para tratar de assuntos relacionados à atividade turística no município, cuja composição contava com três representantes de órgãos públicos, cinco representantes da iniciativa privada (corretores de imóveis, empresários do turismo e do comércio, arquitetos e engenheiros) e três representantes da comunidade. Além dos últimos não serem maioria nesta formação, eram todos escolhidos diretamente e apenas pelo prefeito,

com possíveis indicações do secretário de turismo, o que facilitava a manipulação do órgão pelo próprio governo local. Embora a instituição do conselho municipal sinalizar para uma maior abertura à participação de outros agentes no processo de planejamento do turismo, estando em consonância com as mudanças engendradas pelo governo federal, sua composição ainda estava longe de efetivamente contemplar a comunidade nas decisões, pois foram utilizados mecanismos para se manter o controle integral do prefeito sobre esta nova estrutura. Outras propostas do Plano Estratégico foram articuladas, como o Zoneamento Turístico da cidade e a inclusão da conscientização para o turismo nas escolas municipais.

Assim, constata-se que a única política setorial efetivamente executada como atividade de planejamento pelo município é representada pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico de Cabo Frio, que veio a consolidar seu novo papel no compartilhamento de responsabilidades entre os diferentes entes federados. Esta iniciativa foi, sem dúvida, essencial no aprofundamento das injustiças praticadas com os excursionistas e dos privilégios dados ao capital turístico e aos turistas mais abastados.

Cabe, por último, registrar a elaboração do Plano Diretor de Cabo Frio em 2006. Ainda que não seja uma ação de política pública de turismo, este foi um importante elemento para o atual ordenamento turístico-territorial do município, principalmente por incorporar conceitos importantes em seu escopo, como a função social da propriedade e da cidade, estando alinhado com as diretrizes propostas pelo Ministério das Cidades. Neste sentido, a minuta de lei do Plano Diretor, atualmente em análise pela Câmara dos Vereadores, afirma em seu artigo 8º que

> A função social da cidade e da propriedade no Município de Cabo Frio se dará pelo pleno exercício, **por todos**, dos direitos à terra, aos meios de subsistência, ao trabalho, à saúde, à educação, à cultura, à moradia, à proteção social, à segurança, ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, à preservação do patrimônio histórico e arqueológico, ao saneamento básico, ao transporte público, **ao lazer**, à informação e demais direitos assegurados pela legislação vigente (PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO, 2006, pg. 02, grifo nosso).

Ou seja, esta minuta reforça o direito de todos ao lazer, o que se confronta com a realidade de distinções e restrições vivida por parte dos visitantes do município. Espera-se que a lei seja aprovada mantendo sua base na íntegra e que se aplique o que já está garantido pela constituição, isto é, o direito de ir e vir.

As políticas públicas de turismo em seus diversos momentos analisados apresentaram como objetivo essencial proporcionar o máximo de contribuição da atividade ao crescimento econômico, seja na esfera federal, através do incremento do Produto Interno Bruto, da atração de investimentos externos e da redução no déficit do balanço de pagamentos nacional, seja nas esferas estaduais e municipais, através da geração de renda e impostos. Isto decorre da própria característica essencial do Estado no modo de produção capitalista, ou seja, a de funcionar como principal ente mantenedor da acumulação de capital. Apesar desta ser uma constante, houve significativas variações no que tange às estratégias programadas para se alcançar os resultados almejados, particularmente no que se refere à contemplação das classes dominadas nas políticas públicas do setor turístico. Neste sentido, a periodização utilizada indica diferentes cenários, retratando desde situações de mera e estreita instrumentalização econômica da atividade turística onde as medidas e propostas declaradas pelo discurso oficial descartavam por completo a participação de grande parte da população e priorizavam de maneira explícita o atendimento das demandas das elites em seus projetos, fenômeno que registrou sua agudização na primeira década do governo ditatorial – 1964/1974 -, coincidindo com os anos subseqüentes à criação do Sistema Nacional de Turismo, até ocasiões opostas que fundamentalmente sinalizavam para a necessidade de se abarcar as classes populares no planejamento nacional, tanto através da geração de empregos e da redistribuição de renda quanto via sua inserção no âmbito do consumo turístico, para o fortalecimento do mercado interno, e da participação política. Esta última situação ganha contornos nítidos entre os anos de 1975 e 1990, que por sua vez coincide com o processo de abertura política no país. Logo em seguida, a partir dos anos 1990, um novo cenário se moldava apresentando um duplo movimento, isto é, de ruptura no que se refere à tendência anterior de incorporação das classes dominadas no rol de consumidores e de agentes do processo decisório das políticas do setor e, ao mesmo tempo, de continuidade no processo de liberalização do mercado e de descentralização política e delegação de responsabilidades aos demais entes federados que teve seu embrião no período que o antecedeu.

Evidencia-se na análise realizada a forte influência exercida pelos diferentes contextos sociais, econômicos e políticos vividos sobre as políticas setoriais em cada um dos cenários delineados. Neste sentido, as variações históricas referentes às

formas de acumulação de capital e suas respectivas configurações estatais desempenharam o papel de protagonistas neste processo. Este fato é ilustrado com o exemplo da adoção do ideário intervencionista, calcado na teoria de Keynes, pelos governos de diferentes Estados-nações na década de 1930 e sua relação com uma postura cada vez mais ativa da administração federal frente ao mercado turístico e, posteriormente, seu declínio com o retorno às idéias de liberalização do mercado e suas afinidades com um movimento correspondente nas políticas públicas setoriais. Da mesma forma, no âmbito político, a gradativa descentralização do Sistema Nacional de Turismo nas décadas de 1980 e começo da de 1990 demonstra estreitos laços com o fim da ditadura militar.

Outras condicionantes existentes ocasionaram diversificadas relações do Estado com o turismo, tendo esta atividade sido revestida de variadas funções de acordo com as necessidades que emergiam das respectivas conjunturas e definiam o escopo de objetivos gerais do governo. Isto fica claro em muitos exemplos apresentados, como as intenções de utilização do apelo imagético presente nas possibilidades do marketing turístico para a manipulação e divulgação da visão sobre o governo ditatorial varguista no exterior, ou a eleição do turismo como um dos “atalhos” para se atender as demandas por crescimento econômico, particularmente no “milagre econômico brasileiro” entre 1968-1973 e para amenizar situações de crise econômica, conforme ocorrido tanto na década de 1930 quanto nas de 1970, 1980 e 1990. O mesmo se aplica às situações em que se conferiu à atividade turística qualidades privilegiadas para a diminuição das desigualdades sociais e espaciais, principalmente quando estas afloravam de forma mais agressiva e eram exigidas respostas urgentes, especialmente com a ascensão dos movimentos sociais nos anos 1970 e 1980, sendo este o caso dos II e III PNDs, além do I PND da Nova República.

Na verdade, há evidências que permitem entender as diferenciações quanto o maior ou menor espaço dedicado às classes populares e às elites pelas políticas públicas de turismo nos três níveis de atuação – federal, estadual e municipal – como reflexos da correlação de forças entre as classes nos respectivos contextos e cenários analisados. Contudo, este ponto de vista se torna mais completo na medida em que se compreende que os planos, programas e projetos não exprimem apenas um retrato destas lutas na sociedade, mas se constituem como o resultado da interação entre os embates sociais e a posição assumida pelos representantes

legais da “vontade geral”, isto é, os detentores do poder instituído, frente a esta realidade. Dessa forma, estes posicionamentos do Estado estabelecem conexões diretas e indiretas com a apropriação do espaço por parte dos diferentes grupos, pois este agente ocupa posição privilegiada na sua produção e ordenação. Assim, o grau de favorecimento a uma determinada classe ou grupo contido em sua retórica é um indício de seus posicionamentos frente aos conflitos que se dão necessariamente no e pelo espaço e, particularmente no turismo, em condições especiais de territorializações como demonstrado no capítulo 2.

Tendo isto em mente, pode-se analisar primeiramente o momento inicial de formação das políticas públicas de turismo, onde o Estado ainda não intervinha espacialmente na ordenação do turismo, restringindo-se à fiscalização da atividade, como um contexto onde o turismo ainda se desenvolvia majoritariamente de forma espontânea, o que é constatado com a chegada dos primeiros turistas à Cabo Frio sem que os mesmos tenham sido influenciados por ações que objetivassem atrair um público consumidor para o município. É nesta época que ocorre o início da transformação do território local pela atividade turística, com a construção dos primeiros clubes para a elite visitante à beira do Canal do Itajurú. Devido à ausência de efetiva atuação das políticas públicas, não é possível estabelecer ligações claras entre o discurso das primeiras tentativas de se arquitetar um planejamento e estes movimentos incipientes de chegada do turismo na cidade.

Entretanto, o advento do primeiro cenário (1966 – 1974), representado pela articulação mais consistente do Estado no setor demonstra uma extrema fragilização das classes populares com a assunção dos militares ao poder e o uso da força para se viabilizar o projeto da burguesia nacional para o país, que no âmbito do setor turístico se traduziu na ampla concessão de privilégios para o empresariado e para os turistas de alto poder aquisitivo ao mesmo tempo em que as classes dominadas eram totalmente excluídas. Espacialmente, este discurso excludente se refletiu na proliferação de hotéis de luxo pelo país através de consideráveis isenções fiscais e da concentração destes equipamentos nas regiões sul e sudeste. Do mesmo modo, a cidade de Cabo Frio/RJ registrou nesta época as maiores taxas de crescimento tanto do parque hoteleiro quanto das segundas residências de padrão mais elevado, em especial aquelas que contribuíram para a privatização da paisagem do Canal do Itajurú, fato que se relaciona tanto com o contexto desenvolvimentista nacional do “milagre econômico” e das grandes obras de infra-estrutura para a circulação

otimizada do capital, especialmente com a inauguração da Ponte Rio-Niterói como fruto do I PND e a aprovação por decreto federal da implementação do empreendimento “Marinas do Canal”, quanto com as ações específicas engendradas pelas políticas setoriais que privilegiavam o consumo das elites.

A partir do segundo cenário observa-se uma ruptura com aquela postura, buscando contemplar as demais classes no planejamento do turismo nacional, o que era fruto das novas intenções explicitadas no II e III PNDs em função dos problemas gerados pelo crescimento econômico combinado com o aumento das desigualdades no período anterior. Certamente a ampliação do espaço concedido à classe trabalhadora está ligada ao fortalecimento de diversos movimentos sociais e à sua projeção nacional. Este momento coincide com o considerável decréscimo do número de grandes condomínios construídos em Cabo Frio, combatidos de forma contundente por segmentos da comunidade e por movimentos sociais, especialmente os ambientalistas, que então começavam a se manifestar. Coincide, também, com o esvanecimento quase completo de registros relatando conflitos entre os excursionistas e o poder local cabofriense, cujo início ocorrera no cenário anterior. No entanto, o resultado mais expressivo deste novo posicionamento do Estado perante os conflitos interclasses nas práticas turísticas se consubstanciou na construção de infra-estrutura própria e específica para excursionistas nos litorais fluminense e paulista, ainda que esta experiência não tenha tido muito fôlego. Outro resultado direto foi a formulação da possibilidade de se constituírem Conselhos Municipais de Turismo, inclusive com a participação popular, o que se consolidaria em Cabo Frio, mesmo que de maneira insatisfatória, no período subseqüente.

Já no terceiro cenário verifica-se uma nova forma de exclusão das classes populares, ocorrendo especialmente no âmbito do consumo turístico e da participação política, enquanto anunciava-se sua inclusão via geração de empregos. Por outro lado, o Estado passa a retomar a ampla concessão de facilidades ao empresariado do setor para a construção de infra-estrutura voltada às classes abastadas nacionais e internacionais, sobretudo os *resorts*, marinas e *lodges*. Preconiza-se a conciliação de soluções para as disparidades interregionais e sociais brasileiras com o direcionamento das ações governamentais para o mercado externo, o que se demonstrou de extrema fragilidade, pois, embora os empreendimentos projetados tenham sido realizados, as referidas desigualdades persistiram. Esta nova exclusão estabelece ligação direta com a implementação do

programa neoliberal no Brasil e na América Latina, fruto das novas demandas geradas pela fase de acumulação flexível que se consolidava e que exigia uma nova configuração do Estado capitalista. A resposta a esta exigência veio através do enfraquecimento dos movimentos sociais e da descentralização política entre os entes federados, passando-se a valorizar principalmente o desenvolvimento local e a atuação das prefeituras na administração das atividades econômicas em seus territórios e inserindo-as na disputa inter-lugares característica deste cenário. Assim, a lógica do empresariamento urbano foi responsável por acirrar os conflitos envolvendo os “farofeiros” e os demais agentes do espaço turístico de Cabo Frio, uma vez que aqueles eram vistos como elementos inúteis e indesejados na equação a ser articulada para estimular a atração de capitais. O auge desta situação é evidenciado na elaboração do Plano Estratégico de Turismo para o município e a conseqüente legitimação da exclusão territorial destes grupos via instrumentos legais, sendo esta uma realidade ainda presente. Ao mesmo tempo, era incentivada a construção de equipamentos urbanos para atender as demandas de lazer das demais classes, estando estas ações em perfeita consonância com aquelas programadas pelos órgãos federais em seus planos e políticas. Entretanto, deve-se registrar a única iniciativa que destoava do irrestrito favorecimento concedido à classe dominante concretizada no Plano Diretor de Turismo desenvolvido pela Turisrio para o Estado do Rio de Janeiro, que procurou contemplar o excursionismo em suas propostas pára o território fluminense.

Portanto, tendo-se em vista as evidências expostas, conclui-se que as políticas setoriais de turismo alcançaram repercussão na configuração das territorializações dos diversos grupos sociais na cidade de Cabo Frio, e, logo, na conformação do espaço, sendo decisivamente influenciadas pelas diferentes correlações de forças na luta de classes ao longo dos diferentes cenários históricos abordados.

CONCLUSÃO

Conforme visto no capítulo 1, a chegada de turistas pertencentes às classes altas em Cabo Frio na virada da década de 1940 para a de 1950 iniciou o processo de desenvolvimento do turismo que passou a se confrontar com a então dominante indústria salineira, levando à resignificação do espaço e da paisagem local e, consequentemente, à determinação de uma nova lógica transformadora representada pela urbanização turística. Neste contexto, a paisagem e seu consumo foram gradativamente valorizados e assumiram uma centralidade que, aliada às demandas infra-estruturais próprias da nova atividade sócio-econômica, condicionou a reconfiguração do espaço, principalmente com a construção de novas territorializações idealizadas pelas elites visitantes da cidade e materializadas tanto nos clubes privados quanto, posteriormente, nos condomínios de segundas residências, situados principalmente às margens do Canal do Itajurú.

A implantação destes equipamentos urbanos ocorreu através da ocupação de espaços públicos, sobretudo com a construção de aterros sobre o canal, de forma a criar novos solos naquela área, que se valorizava cada vez mais, para a exploração do mercado imobiliário em expansão. Tais vultuosos projetos de engenharia trouxeram diversos prejuízos sociais e ambientais, como limitações a atividades tradicionais de pesca desenvolvidas pelas classes populares, a eliminação de manguezais e a privatização da paisagem do Canal do Itajurú por parte de grupos visitantes específicos, desrespeitando sobremaneira a legislação então vigente.

Ainda assim, as ações citadas foram viabilizadas graças a alianças elaboradas entre produtores imobiliários e os governos municipal e federal, consubstanciadas especialmente na utilização de antigos projetos de urbanização da prefeitura e de órgãos nacionais destinados a outros fins e na cessão, sem quaisquer ônus para os cessionários, de grande área pertencente à União via decreto presidencial, legitimando e garantindo assim os interesses do capital imobiliário, representado por alguns empresários, em detrimento do interesse da maioria da população. Neste sentido, a atuação do Estado foi essencial para assegurar tanto a dominação do espaço, e, logo, os ganhos de acumulação de capital daí decorrentes, quanto o atendimento às demandas de lazer de uma elite consumidora que adquiriu o “direito exclusivo” de acesso à paisagem através de relações de mercado ao mesmo tempo em que o patrimônio e os direitos da

população residente foram lesados, embora tenha havido resistências posteriores responsáveis por frear este movimento no final da década de 1970. Configurou-se, portanto, um claro favorecimento das classes dominantes pelo poder instituído no âmbito da produção e usufruto do espaço, o que influenciou diretamente sua conformação.

O capítulo 2 demonstrou como a valorização turística de Cabo Frio, iniciada pelos primeiros visitantes e em seguida transformada em valorização do solo por agentes imobiliários, aliada à melhoria da infra-estrutura de acesso à cidade resultou na atração de fluxos mais socialmente heterogêneos. Isto significou, inclusive, a chegada de excursionistas de baixo poder aquisitivo oriundos da periferia da metrópole fluminense a partir de meados da década de 1970, ocasionando a tensão entre estes grupos e a burguesia local que então investia na comercialização de meios de hospedagem. A deliberada intenção dos pejorativamente chamados "farofeiros" de não se hospedarem no município, presente no turismo de um dia por eles praticado e condicionada por suas limitadas possibilidades de consumo, ia de encontro aos objetivos do emergente capital turístico de otimizar seus ganhos monetários com a prestação de serviços a uma pretensa clientela mais abastada, o que fez eclodir conflitos abertamente assumidos pelos últimos em relação aos primeiros.

Por conta desta tensão acerca da utilização do espaço por distintos grupos sociais, que atingiu seu ápice na década de 1990, formularam-se coalizões, especialmente entre o governo local e empresários do setor turístico, a fim de elaborar instrumentos que inibissem o aporte de excursões ao território municipal. Da mesma maneira, as medidas engendradas por estes agentes na forma de violência simbólica e do uso do monopólio da violência exercido pelo poder instituído, representadas, respectivamente, pela demarcação de territórios exclusivos para o consumo na faixa de areia das praias por parte de comerciantes e pela criação de legislação restritiva à utilização do espaço por excursionistas em nome de um "ordenamento urbano", também satisfaziam os anseios dos demais turistas pertencentes a outras classes, sobretudo à classe média, ávidos por ganhar capital simbólico com estas viagens a Cabo Frio, uma vez que isto não seria possível se classes populares estivessem também visitando os mesmos locais. Assim, houve uma ampla conciliação de interesses no sentido de se institucionalizar o controle de fluxos turísticos, o que claramente contou com a decisiva intervenção

estatal voltada a atender as demandas de acumulação de empresários do setor turístico e, também, as de lazer das classes altas e médias.

Na verdade, evidências encontradas sugeriram que esta é apenas uma faceta da geometria de poder da compressão espaço-tempo que já ocorria em outras escalas de análise, como, por exemplo, na escala internacional, onde filtros sócio-espaciais na forma de controle de fluxos eram utilizados para se distinguir os "turistas" dos "vagabundos" e permitir ou não, a partir de critérios que envolvem traçar o perfil social do viajante, sua entrada em determinado território nacional. A manifestação mais recente desse fenômeno nas esferas regional/local paralelamente àquela no âmbito supranacional, isto é, representado pelos controles desempenhados pelos novos blocos continentais que se formam, está relacionada à combinação da chamada glocalização, ou seja, o fortalecimento da atuação governamental em outras escalas além da nacional para dar conta das mudanças no sistema de acumulação, com a nova realidade de empresariamento urbano, onde a disputa inter-lugares por atração de investimentos e consumidores é acirrada, rejeitando aqueles grupos com baixo poder aquisitivo.

Portanto, o processo de transformação de espaços antes voltados para a produção em objetos de consumo ocasionada pelo desenvolvimento turístico acirra as tensões entre grupos sociais pelo uso do território, representada teoricamente pelos embates entre as lógicas da dominação e da apropriação espacial de Léfèbvre. O resultado destes conflitos em Cabo Frio foram as tentativas de homogeneização social do território, com larga participação do governo local restringindo a mobilidade de grupos populares, e a consequente formação de áreas territorializadas e segregadas a partir do poder de consumo. O Estado novamente desempenhou papel fundamental para a consecução dos objetivos das classes dominantes em detrimento das demandas da classe dominada, ainda que através de alianças e instrumentos distintos dos utilizados em momentos anteriores.

Já a análise realizada no capítulo 3 permite afirmar que as políticas públicas de turismo levadas a cabo por diferentes instâncias de poder apresentaram estreitas ligações com ambos os processos de privatização da paisagem e de tentativas de homogeneização do território. Percebe-se, particularmente, uma consonância dos processos de exclusão desencadeados na urbanização turística de Cabo Frio e de suas nuances com os cenários identificados no desenvolvimento das políticas federais, que por sua vez foram diretamente condicionados pelas relações do

Estado brasileiro com os diversos momentos da correlação de forças na luta de classes.

Enquanto a chegada de um turismo elitizado em Cabo Frio se dava de forma espontânea no início da década de 1950, as políticas setoriais ainda se encontravam em uma fase de descontinuidade sem resultar em desdobramentos concretos no território nacional. Contudo, a partir da criação da EMBRATUR e do Sistema Nacional de Turismo em 1966, o governo federal começou a articular ações no sentido de se privilegiar a criação de infra-estrutura voltada para o turismo elitizado e à atração de capitais do exterior para investimentos no setor, focando principalmente na concessão de incentivos fiscais e outras vantagens ao empresariado. Esta orientação, que durou até meados da década de 1970, estava alinhada tanto com os privilégios concedidos ao consumo elitizado na cidade durante o mesmo período quanto, num contexto mais amplo, com o momento vivido pelo país após o golpe militar de 1964, quando os projetos da burguesia nacional foram conservados e as demandas das classes dominadas reprimidas através do uso da violência, evidenciando um momento de acentuado desequilíbrio na correlação de forças da luta de classes. Assim, a política setorial na escala nacional e o processo de privatização da paisagem na escala local refletiam os condicionamentos daquele momento histórico.

Com a virada para o segundo cenário de efetivação das políticas federais de turismo, que durou do fim da década de 1970 até o início da de 1990, a orientação do governo para o setor, presente no discurso das políticas e dos planos nacionais, pretendia abarcar as classes populares nos projetos de desenvolvimento do turismo no país, passando a considerá-las como integrantes do mercado consumidor interno e, em alguns raros momentos, vislumbrando a possibilidade de sua participação na definição de diretrizes para a política setorial. Esta mudança de rumos se demonstrou afinada com o cenário local de desaceleração da até então irrestrita especulação imobiliária provocada pela ação de movimentos ambientalistas, da imprensa e da comunidade e com um relativo abrandamento dos ataques direcionados aos excursionistas por empresários e pelo poder local de Cabo Frio. Da mesma forma, as alterações observadas estavam principalmente articuladas a um novo contexto da correlação de forças na luta de classes, uma vez que os movimentos sociais ganhavam força no fim da década de 1970 e início da de 1980 e o discurso presente nos II e III PNDs procuravam contemplar as demandas das

classes desfavorecidas, influenciando de maneira explícita o conteúdo da política de turismo do mesmo período.

O terceiro cenário das políticas públicas de turismo iniciado na década de 1990 sinalizou para novas mudanças e se caracterizou pela descentralização do poder decisório antes concentrado na esfera federal, que concedeu mais autonomia aos estados e aos municípios, pelo retorno ao direcionamento das ações estatais em âmbito nacional para o fomento do turismo praticado por estrangeiros e grupos de maior poder aquisitivo, não mais contemplando as classes populares no mercado interno de consumo, mas somente via mercado de trabalho, e pelo movimento de liberalização do setor. A autonomia conquistada pelas demais instâncias governamentais além da federal para direcionar suas políticas setoriais foi utilizada, principalmente pelo município, no sentido de repreender mais severamente o movimento de excursionistas em Cabo Frio, que crescia naquele momento, por meio da consolidação de instrumentos legais direcionados exclusivamente à penalização de turistas de baixo poder aquisitivo e da elaboração de um Plano Estratégico que visava, dentre outras coisas, “qualificar” a visitação à cidade. Vale ressaltar, contudo, que o mesmo não aconteceu na esfera estadual, pelo menos não na mesma medida, sobretudo se for levada em consideração a relevante contemplação dos excursionistas e da necessidade de participação popular em conselhos municipais de turismo no Plano Diretor de Turismo para o Estado do Rio de Janeiro elaborado pela Turisrio em 2001.

Novamente este conjunto de mudanças está relacionado a alterações no contexto histórico vivido. Se por um lado a descentralização do Sistema Nacional de Turismo pode ser vinculada ao fenômeno de glocalização, ou seja, ao fortalecimento da intervenção governamental em novas escalas para dar conta das novas necessidades de regulamentação no sistema de acumulação flexível, a adoção de medidas de liberalização do mercado turístico, por outro, está ligada à assunção ao poder de ideais neoliberais devido à derrocada do keynesianismo antes dominante. Além disso, o retrocesso referente ao espaço concedido às classes populares dentro do campo discursivo oficial do setor de turismo em conjunto com um avanço nas concessões feitas pelo Estado a empresários e ao turismo elitizado certamente esteve relacionado ao mesmo rumo tomado pelas políticas de outros setores, que por sua vez refletiram os impactos de um novo arranjo na correlação de forças da

luta de classes, como evidencia o enfraquecimento de muitos movimentos populares na última década do século XX.

É importante ressaltar que, mesmo nos contextos em que as classes populares ganharam espaço nas políticas públicas de turismo, estas sempre tiveram como meta intocável a manutenção da acumulação de capital representada pelo objetivo último presente nos vários discursos analisados de instrumentalizar o turismo na busca por incrementos do Produto Interno Bruto e por redução de déficit no balanço de pagamentos nacionais, sendo todas as demais metas invariavelmente a ela subordinadas.

Assim, esta última observação em conjunto com as demais evidências registradas ao longo do trabalho apontam para uma primeira conclusão, isto é, a de que as políticas públicas, representadas pelas políticas, planos, projetos e intervenções urbanas aqui analisados, privilegiaram prioritariamente e em larga medida os interesses das classes dominantes, em especial aqueles ligados às suas demandas por acumulação de capital, mas também outros relacionados às suas práticas de lazer e de reprodução social, tendo sido fundamentais na predominância de sua dominação sobre a produção e consumo do espaço em detrimento dos interesses das demais classes. O fato constatado está de acordo com a concepção presente em Marx e Engels de que o Estado capitalista não representa o bem comum e nem está acima dos conflitos de classe, mas, ao contrário, por emergir das relações de produção é “a expressão política da estrutura de classe inerente à produção”, ou seja, expressão da dominação burguesa na sociedade capitalista, além de representar “uma resposta à necessidade de mediar o conflito de classes e manter a ordem” que “reproduz o domínio econômico da burguesia” (CARNOY, 1986, pg.69). Segundo esta visão, portanto, o Estado é utilizado como um instrumento da classe dominante, pois sua natureza é determinada pelas exigências do modo de produção vigente[26].

No entanto, conforme demonstra a segunda conclusão possível a partir das observações realizadas, o desenvolvimento do turismo como principal atividade em Cabo Frio resultou muito mais em privilégios concedidos pelo Estado a frações de classe, isto é, àquelas representantes do capital imobiliário e do capital turístico, do

[26] Ainda que os autores não tenham precisado até que ponto isto ocorre e Marx não tenha desenvolvido uma teoria específica para o Estado capitalista, outros teóricos marxistas como Louis Althusser, Nicos Poulantzas e Clauss Offe procuraram delinear os limites da autonomia burocrática na sua relação com as classes dominantes (CARNOY, 1986).

que propriamente à classe dominante como um todo, o que se justifica pelas próprias características da atividade turística relativas ao consumo do espaço e à conseqüente demanda por infra-estrutura e serviços específicos. Neste sentido, o conceito de bloco no poder elaborado por Poulantzas (1986) que remete ao domínio político exercido por algumas classes ou frações de classe sobre o Estado capitalista através de sua organização em uma "unidade contraditória particular" com o intuito de fazer valer seus interesses específicos em detrimento dos demais existentes na sociedade se apresenta em consonância com a cena político-econômica considerada, mais até do que o termo aliança até aqui utilizado[27], tendo em vista o nível de constante proximidade entre os interesses do capital imobiliário e o turístico. O desenvolvimento do turismo, portanto, esteve ligado ao fortalecimento político e econômico da unidade formada por aquelas frações da classe dominante e à intervenção do governo local a seu favor através de planos e instrumentos urbanísticos.

Como salienta Poulantzas, não só as composições deste bloco no poder podem se alterar com o decorrer do tempo, mas também a fração hegemônica dentro deste bloco, representada por aquela que é a dominante no seu interior em relação às demais que o compõe. Fica claro ao se conjugar estas considerações com os dados obtidos que com a chegada do turismo a Cabo Frio um novo bloco no poder formado pelos representantes do capital imobiliário e capital turístico se consolidou no lugar daqueles envolvidos com a indústria do sal. Evidencia-se, ainda, que num primeiro momento ligado à privatização da paisagem e de expansão e especulação imobiliária intensa o capital imobiliário se apresentou como fração hegemônica, uma vez que obtinha várias vantagens concedidas pelo Estado, ao passo que num período posterior este posto passou a ser ocupado pelo capital turístico que contou com intervenções diretas do poder local para garantir seus ganhos de acumulação, consubstanciadas principalmente na elaboração do Plano Estratégico Municipal e na criação de legislação que reprimiu as excursões de um dia.

[27] Para Poulantzas (1986), tanto a aliança quanto o bloco no poder formam unidades de contradição entre os interesses de classes ou frações de classe que os compõe. No entanto, enquanto as alianças se referem a unidades mais heterogêneas, ou seja, a interesses de classe e de frações mais díspares, o bloco no poder se constitui por uma maior homogeneidade na sua unidade, considerando-se as diversas instâncias em que se dão – econômica, política e ideológica.

A terceira conclusão se refere à constatação de que o Estado, apesar de ter se mostrado subordinado às exigências destas frações de classe, fez algumas concessões às classes dominadas, principalmente nos momentos em que as últimas pareceram estar mais fortalecidas, sobretudo no fim da década de 1970 e começo da de 1980, ao incorporá-las no escopo de suas políticas setoriais. Verificou-se, contudo, que estas concessões foram pontuais e, na maioria das vezes se restringiram ao plano discursivo, embora tenham em certas oportunidades se desdobrado concretamente.

Conforme salienta Gramsci ao tratar de seu conceito de hegemonia das classes dominantes sobre as dominadas, como forma de dominação ideológica que garante as condições necessárias para a acumulação de capital,

> O fato da hegemonia supõe indubitavelmente que se dê conta dos interesses e das tendências dos grupos sobre os quais a hegemonia será exercida, que se forme um certo equilíbrio de compromisso, isto é que o grupo dirigente faça sacrifícios de ordem econômico-corporativa, mas é também indubitável que tal compromisso e tais sacrifícios não podem dizer respeito ao essencial...(GRAMSCI, 19-- *apud* POULANTZAS, 1986, pg. 187-188)

Nos discursos analisados, as referidas concessões, ainda que nem sempre restritas à esfera econômica, foram representadas principalmente pela inserção das classes populares, antes totalmente excluídas, nas práticas turísticas no segundo cenário no âmbito federal e no terceiro cenário no âmbito estadual, pelo vislumbramento de abertura para sua participação política no processo decisório do setor através dos conselhos e, a partir da década de 1990, pela sua contemplação dentro dos projetos turísticos via criação de postos de trabalho, mesmo que em sua maioria precários e informais. Na esfera local, isto aconteceu por meio da conservação de alguns espaços públicos às margens do Canal do Itajurú e de dificuldades impostas ao processo de especulação imobiliária após o grande surto das décadas de 1960 e 1970, conquistados através de movimentos de resistência. É importante também ressaltar neste contexto a construção de terminais para recepção de excursionistas em algumas praias dos litorais paulista e fluminense, ainda que este caso se encontre fora do objeto empírico tratado. Entretanto, conforme visto, todas estas ações estavam subordinadas aos interesses dominantes de acumulação de capital através do turismo e jamais se apresentaram como verdadeiros fins em si das políticas públicas.

Cabe sinalizar a quarta e última conclusão concernente ao fato de que ao longo do período avaliado, foi a correlação de forças nestes embates entre classes e frações de classe, identificados nas mudanças de hegemonia do bloco no poder e nas concessões realizadas às classes dominadas, que efetivamente condicionaram a formação do território cabofriense ao se combinarem com as particularidades da atividade turística relativas ao consumo do espaço. A necessidade intrínseca ao turismo de deslocamentos e de acesso de seus praticantes a territórios específicos, caracterizados por múltiplos usos e por uma tendência à convergência de fluxos heterogêneos, condiciona a acumulação de capital realizada nesta atividade econômica e tem como consequência um recrudescimento das tensões e diferenças sociais inerentes ao modo de produção capitalista, formadas nos espaços de produção. Muitas vezes, estas tensões e diferenças são “resolvidas” e evitadas nos espaços de consumo com a decisiva participação estatal na privatização de suas frações e nas tentativas de homogeneização do território, como deixou claro o caso estudado de Cabo Frio. Portanto, é necessário que haja resistências e contra-forças, articuladas politicamente, para alterar os designs espaciais nas áreas turísticas e construir territórios mais plurais e menos homogêneos.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Guilherme de. **Abaixo à farofa! Exclusão "legitimada" em territórios de praia**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional)– Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

ANDRÉ, Joyce; ARAÚJO, Paulo César de**.** Mau uso do solo sacrifica a Região dos Lagos. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 4 mai. 1975. 1º Caderno, Estado, p. 16.

BAGGIO, Tomás. Ogiva cinco andares. **Revista Cidade**, Cabo Frio, n. 26, jun. 2008. Disponível em : http**://www.revistacidade.com.br/junho2008/materia.php ?id=29.**

BANDUCCI JR., Álvaro.Turismo e antropologia no Brasil: estudo preliminar. In: BANDUCCI JR., Álvaro; BARRETTO, Margarita (Orgs.). **Turismo e identidade local**: uma visão antropológica. Campinas-SP: Papirus,2001.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa : Ed. 70, 1991

_____**Sistema dos Objetos**. São Paulo:Perspectiva,1993.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização**: as conseqüências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. , 1999.

BENHAMOU, François Charles. **Turismo e veraneio nas regiões periféricas da metrópole carioca**. Rio de Janeiro: UFRJ/PLANUR, 1971.

BOORSTIN, Daniel J. **The image**: a guide to pseudo-events in America. New York: First Vintage Books Edition, 1992.

BOURDIEU, Pierre. **Efeitos de Lugar** *In* A miséria do mundo. Petrópolis,RJ: Vozes,1998

_____. **Distinção**. São Paulo: Edusp, 2007

BOYER, Marc. **História do Turismo de Massa**. Bauru, São Paulo: Edusc, 2003.

BRASIL. Decreto nº 3002, de 19 de agosto de 1938(a). Aprova o projeto e orçamento naimportância total de 945:000$000, para continuação dos melhoramentos do Porto de Cabo Frio, Estado do Rio de Janeiro.

_____. Decreto nº 3.010, de 20 de agosto de 1938(b). Regulamenta o decreto-lei n. 406, de 4 de maio de 1938, que dispõe sobre a entrada de estrangeiros no território nacional. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai 2009.

_____. Decreto nº 44.863, de 21 de novembro de 1958. Institui a Comissão Brasileira de Turismo. (COMBRATUR). Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto nº 48.126, de 19 de abril de 1960. Aprova o regimento da Comissão Brasileira de Turismo. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto nº 51.130, de 03 de agosto de 1961. Institui a Divisão Turística do Território Nacional e dá outras providências. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto-lei nº 55, de 18 de novembro de 1966. Define a política nacional de turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo e a Empresa Brasileira de Turismo, e dá outras providências. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto nº 60.224, de 16 de fevereiro de 1967. Regulamenta o decreto-lei nº 55, de 18 de novembro de 1966. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto-lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971. Dispõe sobre os incentivos fiscais ao turismo e dá outras providências. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto nº 71.791, de 31 de janeiro de 1973. Dispõe sobre zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo e dá outras providências. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto-lei nº 1.376, de 12 de dezembro de 1974. Dispõe sobre a criação de Fundos de Investimento, altera a legislação do imposto sobre a renda relativa a

incentivos fiscais e dá outras providências. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto-lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975. Dispõe sobre a concessão de incentivos fiscais e outros estímulos à atividade turística nacional, altera disposições dos decretos-leis nºs 1.376, de 12 de dezembro de 1974, e 1.338, de 28 de julho de 1974, e dá outras providências. Disponível em: http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977. Dispõe sobre a criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico; sobre o inventário com finalidades turísticas dos bens de valor cultural e natural; acrescenta inciso ao art. 2º da lei n/] 4.132, de 10 de setembro de 1962; altera a redação e acrescenta dispositivo à lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965; e dá outras providências. http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao. Acesso em: mai. 2009.

_____. Decreto nº 86.176, de 06 de julho de 1981. Regulamenta a lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977, que dispõe sobre a criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico e dá outras providências.

BUTLER, J.M. **The concept of a tourist area cycle of evolution**: implications for management of resources *In* Canadian Geografer, XXIV, n.1, pp.5-12,1980.

CABO FRIO. Lei nº 001, de 24 de julho de 1975. Autoriza a construção de uma estação rodoviária e dá outras providências.

_____. Lei nº 48, de 03 de maio de 1983.Estabelece diretrizes para a reforma administrativa da Secretaria Municipal de Turismo, Indústria e Comércio, sobre o ordenamento jurídico institucional e dá outras providências.

_____. Lei nº 554, de 26 de dezembro de 1985. Cria a taxa de contribuição turística de limpeza pública, para ônibus de turismo e similares, para limpeza das praias e recantos turísticos.

_____. Lei Orgânica Municipal de Cabo Frio, de 05 de abril de 1990.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Uma pré-história do turismo no Brasil**: recreações aristocráticas e lazeres burgueses (1808-1850). São Paulo: Aleph, 2007

CARNOY, Martin. **Estado e teoria política**. Campinas, SP. : Papirus, 1986.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de janeiro: Paz e Terra, 1983

CASTRO, Celso. **Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro**. In: VELHO, Gilberto. (Org.). Antropologia urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1999, p. 80-87.

CASTRO, Dionê Maria Marinho. **Gestão ambiental**: aspectos técnicos-científicos e político-institucionais: caso região dos lagos, RJ.1995. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1995.

CHOAY, F. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1979

COHEN, Eric. **Towards a sociology of international tourism**. Social Research, Spring 1972.

CONGRESSO NACIONAL (CÂMARA DOS DEPUTADOS). Projeto de resolução nº 194, de 1978 (CPI – Especulação Imobiliária). In: _____. **Diário do Congresso Nacional**, 1978.

COUTO, Patrícia de Araújo B. **Da viagem ao fenômeno turístico**: uma breve digressão sobre sua história e inserção no campo das Ciências Sociais In Candelária-Revista do Instituto de Humanidades-jul-dez. 2007.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de turismo e território**. 3 ed. – São Paulo : Contexto,2002

CUNHA, Márcio Werneck da. **América de Américo**: O desencontro de dois mundos em Cabo Frio(1503-c.1512), incluindo o naufrágio da capitânia de Gonçalo Coelho em Fernando de Noronha. Armação dos Búzios: Ágama, 2004.

CUNHA, Márcio Werneck da.; LEITE, Penha da Silva. Estudo do desenvolvimento urbano da cidade de Cabo Frio In INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Proposta de rerratificação de tombamento do patrimônio histórico da cidade de Cabo Frio**,1987.

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA E PROPAGANDA. Atividades do D.I.P. Cultura Política. Rio de Janeiro, Vol. 04, Num. 47, dez. 1944.

EMBRATUR (Empresa Brasileira de Turismo). **Proposta para a zona prioritária de interesse turístico – Cabo Frio**, 1974.

_____. **Plano nacional de turismo**. São Paulo, 1975.

_____. **Plano diretor de durismo**. São Paulo, 1983.

_____. **Política nacional de turismo**. Brasília/DF, 1986.

_____. **Estratégias para o Desenvolvimento do turismo no Brasil**. Brasília/DF, 1990.

EMBRATUR. (Instituto Brasileiro de Turismo). **Plano nacional de turismo** – PLANTUR. Brasília/DF, 1992.

_____. **Política de turismo**. Brasília/DF, 1995.

FEEMA. FUNDAÇÃO ESTADUAL DE ENGENHARIA DO MEIO AMBIENTE. **Perfil ambiental do município de Cabo Frio**. Rio de Janeiro, 1988. 52p.

FONSECA, Maria Aparecida P.; COSTA, Ademir Araújo. **A racionalidade da urbanização turística em áreas deprimidas**: o espaço produzido para o visitante *In* Scripta Nova. Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, 2005.

FRATUCCI, Aguinaldo César. A formação e o ordenamento territorial do turismo no Estado do Rio de Janeiro a partir da década de 1970 In BARTOLO, Roberto; DELAMARO, Maurício; BADIN, Luciana (Orgs.). **Turismo e sustentabilidade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

FUNDAÇÃO CIDE. **Dados socioeconômicos**: banco de dados municipais. Disponível em: http://www.cide.rj.gov.br/tabnet/deftohtm.exe?cide\Populacao\Popser.def. Acesso em: 20 fevereiro 2009.

FUSTER, Luis Fernandez. **Teoria y tecnica del turismo**. 2 ed. – Madrid: Editora Nacional, 1971.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

GUARUJÁ. Lei municipal nº 1.467 de 05 de dezembro de 1979. Autoriza o poder executivo a firmar convênio com a Empresa Brasileira de Turismo EMBRATUR e o Banco de Desenvolvimento do Estado de São Paulo S.A. – BADESP, para os fins que menciona e dá outras providências.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do "fim dos territórios" à multi-territorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004

_____. **Da desterritorialização à multiterritorialidade**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em: http://mazinger.sisib.uchile.cl/repositorio/ap/arquitectura_y_urbanismo/h20054111314desterritorializacion.pdf

_____. **Territórios alternativos** 2. ed. – São Paulo: Contexto, 2006.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: edições Loyola, 1993.

_____. **Do gerenciamento ao empresariamento:** a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In Espaço & Debates, São Paulo, n. 39, p.48-64, 1996.

HOBSBAWN, Eric J. **Era dos Extremos** : o breve século XX : 1914-1991.Tradução Marcos Santarrita. São Paulo : Companhia das Letras, 1995. Tradução de Age of extremes : the short twenlieth century : 1914/1991.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa nacional por amostra de domicílios, vários anos.

_____. Meios de hospedagem no Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

IPEA – FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Base de Dados Macroeconômicos. Disponível em: http://www.ipeadata.gov.br/ipeaweb.dll/ipeadata?1525170609. Acesso em: 15 mai. 2009.

IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Proposta de rerratificação de tombamento do patrimônio histórico da cidade de Cabo Frio**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1987

KUHN, Thomas S. **A estrutura das revoluções científicas**. São Paulo : Perspectiva, 1992.

LANDOWSKI, Eric. **Presenças do outro**: ensaios de sociossemiótica. São Paulo: Perspectiva, 2002.

LASA ENGENHARIA. **Mosaico Aerofotográfico da Cidade de Cabo Frio**. Cabo Frio, 1963.

LÉFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo : Ed. Documentos, 1969.

_____. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1994.

LESSA, Guilherme Camargo. **Hidráulica e sedimentação do canal de Itajurú – laguna de Araruama (RJ)**. 1990. 109 p. Dissertação (Mestrado) – PPGG, Universidade Federal do Rio de janeiro, Rio de Janeiro, 1990.

LIMA, Flávia Pires Nogueira. (2001) Recursos Hídricos e Conflitos Sociais. In: IX **Encontro Nacional da ANPUR**. 2001. Rio de Janeiro, Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. Vol. 02 pp. 1135-1145

LOPES JR, Edmilson. **A construção social da cidade do prazer**: Urbanização turística, cultura e meio ambiente em Natal (RN). 1997. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 1997.

LUCHIARI, Maria Tereza D. P. **Urbanização turística**: um novo nexo entre o lugar e o mundo. II Encontro Nacional de Turismo com Base Local.Fortaleza/CE, 1998.

_____.**O lugar no mundo contemporâneo**: turismo e urbanização em Ubatuba-SP. (Tese Doutorado). Campinas-SP: Unicamp, 1999.

MARX, Karl. **O capital:** crítica da economia política. Tradução de Régis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo : Abril Cultural, 1983.

MASCARENHAS, Gilmar. **Cenários contemporâneos da urbanização turística**. Caderno Virtual do Turismo, 2004. Disponível em: www.ivt-rj.net/caderno/anteriores/14/mascarenhas/mascarenhas.3htm. Acesso em 02 out. 2008.

MASSEY, Doreen. **Power geometry and a progressive sense of place** in Bird, John et alii, Mapping the futures: local cultures, global change; London, Routledge, 1993 (pp. 59-69).

MELO, Erick Silva Omena de. **Aprofundando o olhar do turista: considerações acerca de suas determinantes sociais**. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. v. 3, n. 2, p. 71-94, ago 2009.

MENESCAL, Ricardo. **Memorial descritivo das obras de ampliação da área do Costa Azul Iate Clube**. Rio de Janeiro: Costa Azul Iate Clube, 1968.

NERY, Paulo Roberto Albieri. **Viagem, Passeio, Turismo**: estudo comparado do deslocamento como valor (Tese de doutorado) Rio de Janeiro: UFRJ/Museu Nacional/PPGAS, 1998.

OLIVEIRA, Aristarco Acioli. **Memória discritiva [sic] e justificativa - projeto de saneamento e urbanização da Gamboa**. Cabo Frio: Prefeitura Municipal de Cabo Frio, 1971.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Methodological notes**: concepts and definitions. Disponível em http://www.world-tourism.org/facts/eng/methodological.htm#2. Acesso em: 30 março 2009.

PANOSSO NETTO, Alexandre. **Filosofia do Turismo**: teoria e epistemologia. São Paulo: Aleph, 2005.

POULANTZAS, Nicos. **Poder político e classes sociais**. São Paulo : Martins Fontes, 1986.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO. **Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentado de Cabo Frio**. Rio de Janeiro, 2006.

RAFFESTIN, C. (1993). **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática.

REVISTA VEJA. Negócios: Os magníficos hotéis, **Revista Veja**, São Paulo, Ed. 32, p. 32 – 33.

_____. Turismo: Farofa na areia, **Revista Veja**, São Paulo, Ed. 382, p. 26-27, dez., 1975.

_____. Imóveis: puxa vida. **Revista Veja**, São Paulo, Ed. 503, p. 109 – 110, abr., 1978.

SANTOS, Milton. **Por uma nova geografia**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985

_____. **Técnica, tempo, espaço**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI – 9 ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, Paulo F. **Formação de cidades no Brasil Colonial**, in Anais do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros, Coimbra, 1968.

SANTOS FILHO, João dos. **O turismo na era Vargas e o departamento de imprensa e propaganda**. CULTUR – Revista de Cultura e Turismo, ano 02, n. 02, jul. 2008.

_____. **Ensaios sobre o discurso fascista do turismo**. Revista Partes. Publicado em 10 mai 2008. Acesso em 10 mar 2009.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO DE CABO FRIO. **Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico de Cabo Frio – Plano Mar Azul**. Cabo Frio, 1998.

SILVA, Alzení Gomes da. **O turismo e as transformações sócio-espaciais na comunidade de Nossa Senhora da Penha em João Pessoa – PB**. 2006. Dissertação (Mestrado) – IUFPB/CCEN. João Pessoa, 2006.

SLOB, Bart; WILDE, Joseph. **Turismo e sustentabilidade no Brasil:** A cadeia de valor do turismo em Porto de Galinhas, nordeste do Brasil. Rio de Janeiro: CICLO, 2008)

SMITH, Neil. **Homeless/global: scaling places** in Bird et alli (eds.). Mapping the futures: local cultures, global changes. London/New York. Routledge, 1993 (p.87-119)

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SWYNGEDOUW, E. **Neither global nor local**: glocalization and the politics of scale in Kewin R. Cox (ed.); Spaces of globalization: reasserting the power of the local. New York/London, The Guildford Press, 1997 (pp.137-166).

TULIK, Olga. **Residências secundárias**: presença, dimensão e expressividade do fenômeno no Estado de São Paulo. Tese (Livre-docência). São Paulo: Universidade de São Paulo, 1995.

TURISRIO (Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro). **Plano diretor de turismo do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2001.

URRY, John. **O olhar do turista**: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Studio Nobel:SESC, 2001.

WACQUANT, Loïc. **Esclarecer o habitus**, disponível em http://sociology.berkeley.edu/faculty/wacquant/wacquantpdf/ESCLARECEROHABITUS.pdf, acesso em 05 abr. 2009.

ANEXOS

Anexo 01: Capa do Jornal Zero de dez. 1978 protestando contra os aterros no Canal do Itajurú.

ESTA LAGOA ESTÁ MORRENDO

Os prefeitos de Cabo Frio (José Bonifácio Novelino) e de Araruama (Altevir Barreto) participaram de um debate patrocinado pela Rádio Cabo Frio, sobre os problemas da Lagoa de Araruama. Chegaram a uma conclusão: ou as prefeituras da região dos lagos se unem para salvar a Lagoa, ou ele acabará podre e seca dentro de pouco tempo.

Falou inicialmente o prefeito Altevir Barreto, salientando a importância da Lagoa de Araruama para a sobrevivência econômica da região e da sua preocupação, juntamente com os prefeitos de Cabo Frio e S. Pedro d'Aldeia, de salvá-la da destruição, antes que seja demasiadamente tarde.

Em seguida, o prefeito José Bonifácio mostrou que, embora não exista nenhum documento assinado, existe de fato um acordo de cavalheiros entre os três prefeitos dos municípios situados à margem da Lagoa, no sentido de que nenhuma providência relacionada com esse assunto (preservação da Lagoa) seja tomado isoladamente, sem consulta prévia às outras duas prefeituras. Já que os problemas são comuns, praticamente os mesmos, as soluções também devem ser as mesmas, adotadas de comum acordo.

ACORDO

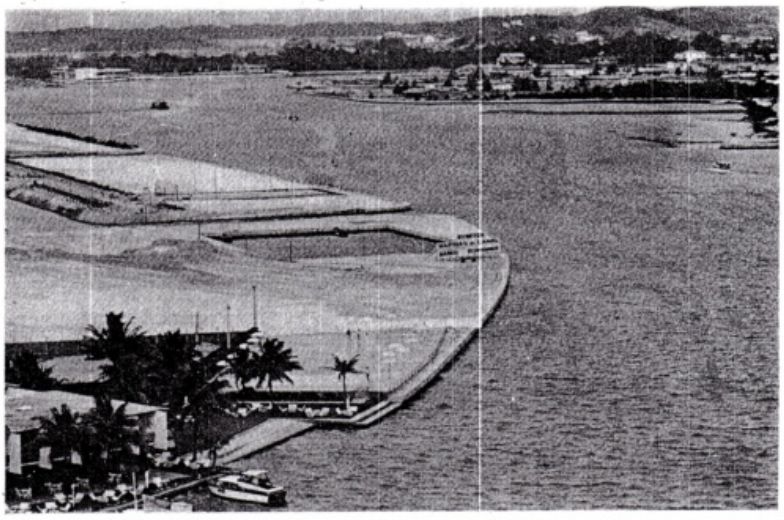
Em um ponto todos os participantes do debate estiveram de pleno acordo: as causas da destruição da Lagoa de Araruama, são duas, principalmente: a obstrução dos canais de comunicação com o oceano e a poluição das suas águas. Um desses canais, é o Itajurú em Cabo Frio, que desde longa data vem sendo criminosamente aterrado, para dar lugar à expansão imobiliária.

(Essa parte, do aterro do canal de Itajurú, não chegou a ser debatida detalhadamente, mas constitui, sem dúvida, um dos pontos mais graves do problema. Uma das fotos que estamos publicando, não deixa dúvida sobre a questão.)

A morte dos peixes

Uma das revelações mais impressionantes foi feita pelo deputado Otime dos Santos, que narrou uma conversa mantida com o almirante Paulo Moreira da Silva, presidente da FEMAR (Fundação dos Estudos do Mar). Segundo o almirante, a Lagoa de Araruama, "já tem data marcada para a sua morte definitiva, provocada pela poluição."

Numa comparação com a mortandade de peixes na Lagoa Rodrigo de Freitas, disse o almirante que o caso da Lagoa de Araruama é muito mais grave. "Lá, na Lagoa Rodrigo de Freitas, o peixe ainda tem o direito de nascer, pra depois morrer. Em Araruama, nem reprodução está havendo mais, tal o grau de poluição das águas."



Este é o Canal de Itajurú, que liga a lagoa ao oceano. O aterro das Marinas (1º plano) e "da Moringa" (ao fundo) estão fechando o canal e isolando a lagoa.

Os aterros acabaram com as tainhas

— "O aterro da Lagoa de Araruama, sem dúvida, é uma das causas da queda impressionante da multiplicação dos peixes e dos camarões, ali observada, mas não é a única talvez, nem seja a principal", declarou a ZERO o professor Francisco Garcia que, além de lecionar Estudos Sociais no Colégio de Cabo Frio, cursou Biologia e exerce atividades de pesca de camarão, há anos, na lagoa.

— "O aterro do canal, de tão ostensivamente escandaloso, parece estar em fase de contenção e as autoridades, pelo que sabemos, estão tomando medidas para acabar com o abuso. Ao mesmo tempo, conforme palavras do próprio almirante Moreira, presidente da FEMAR, cogita-se seriamente da abertura de canais para a lagoa de Araruama", prossegue.

— "Todos os que pescamos na Lagoa, sabemos que a única abertura para entrada de água do mar, é a de Cabo Frio e, raramente, a água do mar renova a da Lagoa pela Praia Grande (em Poças) e na altura de Araruama, na Lagoa Vermelha. Os aterros, como o efetivado sob a responsabilidade da firma do sr. Darci Beton ou o do condomínio da Ilha do Anjo, vieram a agravar a situação".

QUEDA DE PESCA

E continua o professor Francisco Garcia:

— "O aterro impede a oxigenação e a renovação das águas e o assoreamento da lagoa, limpando com as correntezas que se formam no solo marítimo, impede a fixação das larvas de camarão no fundo das águas. Neste particular, por exemplo, a tainha praticamente desapareceu da lagoa, pois ela al entrava em tamanho maior e ao deparar com a areia, incrementada pelo aterro, retorna ao mar. A carapeba e a uburana também, pelas mesmas razões escassearam".

— "Nos três criadores existentes na Lagoa, antigamente, ou seja, nas "lagoas" pequenas de Palmeiras, São Pedro-Perinas e Grande Lagoa, pescavam-se diariamente 6 mil quilos de camarão, nas melhores fases de noite [illegible]ra. Hoje, não se consegue pescar 2 mil quilos diários, [illegible]ualidade, inclusive, inferior à tradicional".

"Por outro lado, cresce dia a dia o número de pescadores e gancheiros, nos criatórios, alcançando hoje aproximadamente cerca de 800 homens, em toda a área, provenientes, principalmente, dos bairros de São Pedro: Baleia, Boqueirão, Baixo Grande e Ponta do Ambrósio", continua o professor.

— "Esses homens, como é claro, tem de sobreviver e tornou-se comum, contra a legislação vigente, a pesca com redes impróprias, de 8 milímetros, quando a mínima permitida é a de 13 milímetros. Consequentemente, é comum a pesca predatória de camarões de 4 e 5 centímetros, vendidos a preço mais baixo aos intermediários que, gradativamente, vão controlando o mercado da área".

SALINEIRAS

Indagado sobre a fiscalização exercida sobre a pesca de camarão, esclarece Francisco Garcia:

— "Existe praticamente um único fiscal, residente em Arraial, pessoa, aliás, altamente conscienciosa e muito estimado por todos os pescadores. Sozinho, sem recursos, com a idade que tem, esse fiscal não tem condições de coibir os abusos".

Fazendo um balanço final, conclui:

— "Aterro, poluição relativa, não renovação da água, ausência de fiscalização, eis aí os principais responsáveis pela morte da lagoa e da sua pesca. Acrescente-se ainda, um aterro especial, que é aquele feito pelas salinas, sob a alegação de formar pré-concentradores de sal. As salinas aterram, para formar esses pré-concentradores, áreas cada vez mais extensas da lagoa e a própria Companhia Nacional de Álcalis foi responsável, neste particular, pelo fechamento de uma lagoinha inteira".

Almirante diz que lagôa está morta

A CPI que apura as causas da poluição na Lagoa de Araruama ouviu, na semana passada, o Almirante Paulo Moreira da Silva, presidente da FEMAR (Fundação dos Estatutos do Mar). Ele disse que a Lagoa estará irremediàvelmente condenada, se não forem tomadas imediatamente uma série de providencias providencias que ainda podem salvá-la. A primeira delas seria acabar com os aterros, que a estão isolando do oceano. A segunda, acabar com a poluição química, proibindo efetivamente que **qualquer** indústria lance resíduos em **qualquer** lagoa. E a terceira, o combate à poluição orgânica, com tratamento através de processo biológico próprio.

Sôbre esse terceiro item, disse o Almirante que um dos processos biológicos para tratar lagoas que recebem esgotos se baseia no emprego de uma planta aquática flutuante chamada Baronesa, ou Aguapé. Essa planta se alimenta dos nutrientes do esgoto e, com isso, o purifica. Ela cresce com muita rapidez e dobra de massa a cada oito dias. Pode ainda ser aproveitada para fabricação de rações de gado ou produção de gás metano para fogões domésticos.

Disse ainda o Almirante que "o ponto crítico da lagoa ainda não é a poluição humana, mas as obras dos aterros que não deixam o oceano penetrá-la além do boqueirão fronteiro à S. Pedro da Aldeia. A partir dali ela se transformou numa poça dágua sujeita a intenso processo de evaporação e poluição. Nas partes mais a oeste, no fundo da Lagoa, a salinidade já hão permite a vida. Por isso, afirmo que somente a substituição dessa água por águas novas ressuscitará Araruama".

AUTO SERVIÇO DO CABO

Avenida Getúlio Vargas, 6
– ARRAIAL DO CABO.

Em nosso mercado você encontrará tudo o que necessita para as férias e os fins de semana, dos cereais e latarias até as verduras frescas, que trazemos especialmente dos melhores fornecedores. E, com prazer, a nossa tradição de bem servir.

PREDIAL CABO FRIO

Apartamentos prontos de sala, dois e três quartos, dependências e garagem.
Financiados.
R. José Bonifácio, 1 –
Fone: 43-1828 (DDD-0254)
Cabo Frio – Estado do Rio.

Anexo 02: Reportagem do Jornal Zero de 05 jan. 1978 sobre os aterros no Canal do Itajurú.

Ecologia —

Entidades que defendem a natureza condenam marina

Várias entidades de defesa do meio-ambiente reuniram-se em Cabo Frio para criar uma federação de preservação da ecologia. Representantes do Rio de Janeiro, Campos, Resende, Friburgo, Maricá e Cabo Frio debateram inúmeros temas, entre eles uma ação popular contra a construção de marinas.

— Cabo Frio foi escolhido para sede do encontro por duas razões importantes: primeiro, para dar apoio à Amarla — Associação do Meio-Ambiente da Lagoa de Araruama, e, em segundo, para prestigiar o Prefeito José Bonifácio, que tem tomado posição clara e definida em defesa do meio-ambiente e da cultura — disse o professor Marcelo de Ipanema.

A reunião foi realizada na Associação Atlética Cabo friense. Depois os congressistas estiveram na Sucursal de O FLUMINENSE, onde continuaram os debates, principalmente sobre a ação popular contra a construção de [illegible]

encontro estudaram a Lei nº 4.619, de 2[illegible] de abril de 1965, que dispõe sobre a ação regressiva da União contra seus agentes. A ação popular é regulada pelo artigo 107 da Constituição, que diz: "As pessoas jurídicas de direito público responderão pelos danos que seus funcionários, nessa qualidade, causem a terceiros". O parágrafo único do artigo esclarece: "Caberá ação repressiva contra o funcionário responsável, nos casos de culpa ou dolo".

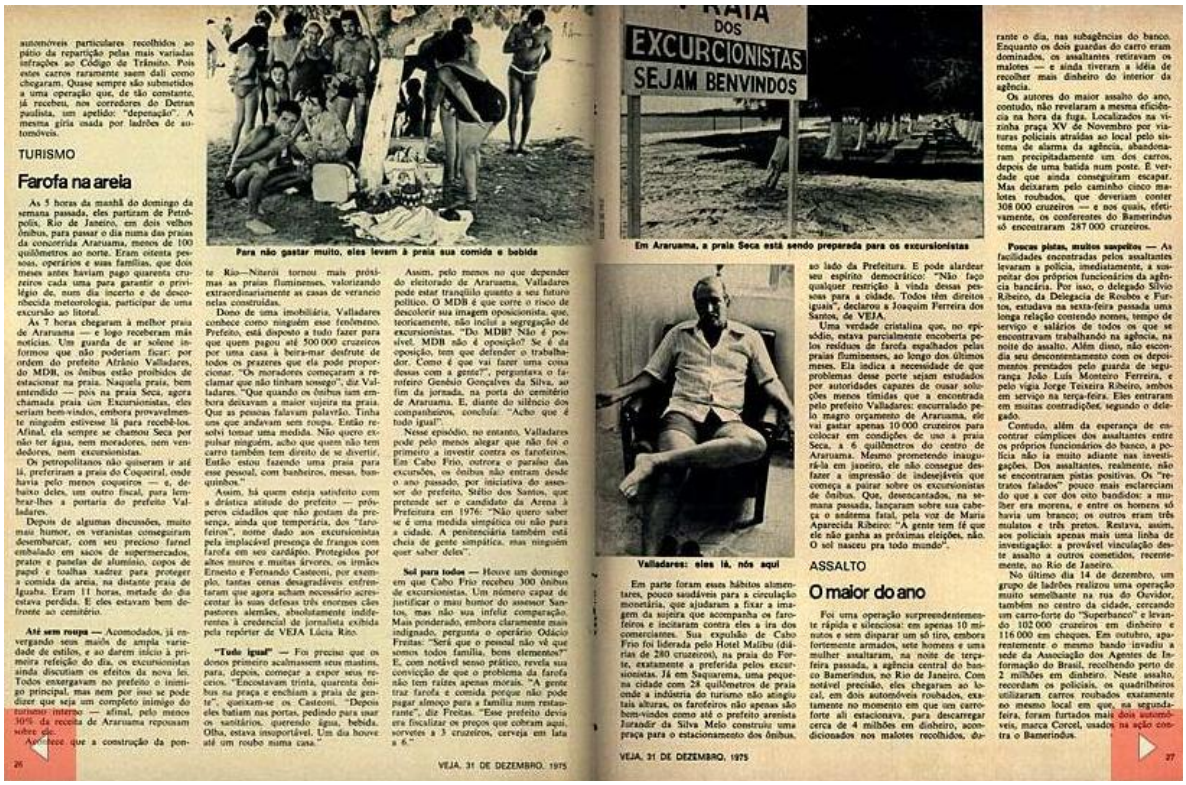
A criação da federação, segundo o professor Marcelo de Ipanema, servirá para unir as entidades, fazendo-as mais fortes na defesa da ecologia. "Como a federação, todos os problemas serão [illegible] em conjunto. Uma entidade dará apoio à outra, e unidas elas terão mais força, para pressionar as autoridades e conseguirem melhores resultados em defesa ao meio-ambiente", disse Marcelo Ipanema.

[illegible]

Lagoa de Araruama: e à Amiro — Amigos do Rio São João, por sua campanha em favor do Rio São João. Foi votada moção ao Ministro da Agricultura, para a preservação da reserva biológica de Poço das Antas (no município de Macaé), último reduto do mico-leão, e contra as obras de órgãos federais, estaduais e municipais naquele local.

Ao encontro estiveram presentes: Anita Mureb (presidenta da Amarla); Solange Saint Brisson (vice-presidenta da Amarla); Maria de Fátima Jotha Lopes; Márcio Werneck (Secretário Municipal de Turismo de Cabo Frio); Carlos Roberto Nogueira (Secretário Municipal de Saúde de Cabo Frio); Carlota Oadina e Beatriz Machado de Carvalho de Cabo Frio; professor Marcelo de Ipanema, membro do Conselho Estadual de Cultura; [illegible] de Ipanema, Cleonice [illegible], Sônia Lúcia Pestana [illegible], César [illegible]

Anexo 03: Reportagem de 24 out. 1978 do Jornal O Fluminense sobre os protestos contra marinas.



automóveis particulares recolhidos ao pátio da repartição pelas mais variadas infrações ao Código de Trânsito. Pois estes carros raramente saem dali como chegaram. Quase sempre são submetidos a uma operação que, de tão constante, já recebeu, nos corredores do Detran paulista, um apelido: "depenação". A mesma gíria usada por ladrões de automóveis.

TURISMO

Farofa na areia

As 5 horas da manhã do domingo da semana passada, eles partiram de Petrópolis, Rio de Janeiro, em dois velhos ônibus, para passar o dia numa das praias da concorrida Araruama, menos de 100 quilômetros ao norte. Eram oitenta pessoas, operários e suas famílias, que dois meses antes haviam pago quarenta cruzeiros cada uma para garantir o privilégio de, num dia incerto e de desconhecida meteorologia, participar de uma excursão ao litoral.

As 7 horas chegaram à melhor praia de Araruama — e logo receberam más notícias. Um guarda de ar solene informou que não poderiam ficar: por ordem do prefeito Afrânio Valladares, do MDB, os ônibus estão proibidos de estacionar na praia. Naquela praia, bem entendido — pois na praia Seca, agora chamada praia dos Excursionistas, eles seriam bem-vindos, embora provavelmente ninguém estivesse lá para recebê-los. Afinal, ela sempre se chamou Seca por não ter água, nem moradores, nem vendedores, nem excursionistas.

Os petropolitanos não quiseram ir até lá, preferiram a praia do Coqueiral, onde havia pelo menos coqueiros — e, debaixo deles, um outro fiscal, para lembrar-lhes a portaria do prefeito Valladares.

Depois de algumas discussões, muito mais humor, os veranistas conseguiram desembarcar, com seu precioso farnel embalado em sacos de supermercados, pratos e panelas de alumínio, copos de papel e toalhas xadrez para proteger a comida da areia, na distante praia de Iguaba. Eram 11 horas, metade do dia estava perdida. E eles estavam bem defronte ao cemitério.

Até sem roupa — Acomodados, já envergando seus maiôs de ampla variedade de estilos, e ao darem início à primeira refeição do dia, os excursionistas ainda discutiam os efeitos da nova lei. Todos entorgavam no prefeito o inimigo principal, mas nem por isso se pode dizer que seja um completo inimigo do turismo interno — afinal, pelo menos 30% da receita de Araruama repousam sobre ele.

Aconteceu que a construção da ponte Rio—Niterói tornou mais próximas as praias fluminenses, valorizando extraordinariamente as casas de veraneio nelas construídas.

Dono de uma imobiliária, Valladares conhece como ninguém esse fenômeno. Prefeito, está disposto a tudo fazer para que quem pagou até 500 000 cruzeiros por uma casa à beira-mar desfrute de todos os prazeres que ela pode proporcionar. "Os moradores começaram a reclamar que não tinham sossego", diz Valladares. "Que quando os ônibus iam embora deixavam a maior sujeira na praia. Que as pessoas falavam palavrão. Tinha uns que andavam sem roupa. Então resolvi tomar uma medida. Não quero expulsar ninguém, acho que quem não tem carro também tem direito de se divertir. Então estou fazendo uma praia para esse pessoal, com banheiros, mesas, bancos."

Assim, há quem esteja satisfeito com a drástica atitude do prefeito — prósperos cidadãos que não gostam da presença, ainda que temporária, dos "farofeiros", nome dado aos excursionistas pela implacável presença de frangos com farofa em seu cardápio. Protegidos por altos muros e muitas árvores, os irmãos Ernesto e Fernando Casteconi, por exemplo, tantas cenas desagradáveis enfrentaram que agora acham necessário acrescentar às suas defesas três enormes cães pastores alemães, absolutamente indiferentes à credencial de jornalista exibida pela repórter de VEJA Lúcia Rito.

"Tudo igual" — Foi preciso que os donos primeiro acalmassem seus mastins, para, depois, começar a expor seus receios. "Encostavam trinta, quarenta ônibus na praça e enchiam a praia de gente", queixam-se os Casteconi. "Depois eles batiam nas portas, pedindo para usar os sanitários, querendo água, bebida. Olha, estava insuportável. Um dia houve até um roubo numa casa."

Assim, pelo menos no que depender do eleitorado de Araruama, Valladares pode estar tranqüilo quanto a seu futuro político. O MDB é que corre o risco de descolorir sua imagem oposicionista, que, teoricamente, não inclui a segregação de excursionistas. "Do MDB? Não é possível. MDB não é oposição? Se é da oposição, tem que defender o trabalhador. Como é que vai fazer uma coisa dessas com a gente?", perguntava o farofeiro Genésio Gonçalves da Silva, ao fim da jornada, na porta do cemitério de Araruama. E, diante do silêncio dos companheiros, concluía: "Acho que é tudo igual".

Nesse episódio, no entanto, Valladares pode pelo menos alegar que não foi o primeiro a investir contra os farofeiros. Em Cabo Frio, outrora o paraíso das excursões, os ônibus não entram desde o ano passado, por iniciativa do assessor do prefeito, Sérgio dos Santos, que pretende ser o candidato da Arena à Prefeitura em 1976: "Não quero saber se é uma medida simpática ou não para a cidade. A penitenciária também está cheia de gente simpática, mas ninguém quer saber deles".

Sol para todos — Houve um domingo em que Cabo Frio recebeu 300 ônibus de excursionistas. Um número capaz de justificar o mau humor do assessor Santos, mas não sua infeliz comparação. Mais ponderado, embora claramente mais indignado, pergunta o operário Odácio Freitas: "Será que o pessoal não vê que somos todos família, bons elementos?" E, com notável senso prático, revela sua convicção de que o problema da farofa não tem raízes apenas morais. "A gente traz farofa e comida porque não pode pagar almoço para a família num restaurante", diz Freitas. "Esse prefeito devia era fiscalizar os preços que cobram aqui, sorvetes a 3 cruzeiros, cerveja em lata a 6."

Para não gastar muito, eles levam à praia sua comida e bebida

DOS
EXCURCIONISTAS
SEJAM BENVINDOS

Em Araruama, a praia Seca está sendo preparada para os excursionistas

Valladares: eles lá, nós aqui

ASSALTO

O maior do ano

Foi uma operação surpreendentemente rápida e silenciosa: em apenas 10 minutos e sem disparar um só tiro, embora fortemente armados, sete homens e uma mulher assaltaram, na noite de terça-feira passada, a agência central do banco Bamerindus, no Rio de Janeiro. Com notável precisão, eles chegaram ao local, em dois automóveis roubados, exatamente no momento em que um carro-forte ali estacionava, para descarregar cerca de 4 milhões em dinheiro, acondicionados nos malotes recolhidos, durante o dia, nas subagências do banco. Enquanto os dois guardas do carro eram dominados, os assaltantes retiravam os malotes — e ainda tiveram a idéia de recolher mais dinheiro do interior da agência.

Os autores do maior assalto do ano, contudo, não revelaram a mesma eficiência na hora da fuga. Localizados na vizinha praça XV de Novembro por viaturas policiais atraídas ao local pelo sistema de alarma da agência, abandonaram precipitadamente um dos carros, depois de uma batida num poste. É verdade que ainda conseguiram escapar. Mas deixaram pelo caminho cinco malotes roubados, que deveriam conter 308 000 cruzeiros — e nos quais, efetivamente, os conferentes do Bamerindus só encontraram 287 000 cruzeiros.

Poucas pistas, muitos suspeitos — As facilidades encontradas pelos assaltantes levaram a polícia, imediatamente, a suspeitar dos próprios funcionários da agência bancária. Por isso, o delegado Silvio Ribeiro, da Delegacia de Roubos e Furtos, estudava na sexta-feira passada uma longa relação contendo nomes, tempo de serviço e salários de todos os que se encontravam trabalhando na agência, na noite do assalto. Além disso, não escondia seu descontentamento com os depoimentos prestados pelo guarda de segurança João Luís Monteiro Ferreira, e pelo vigia Jorge Teixeira Ribeiro, ambos em serviço na terça-feira. Eles entraram em muitas contradições, segundo o delegado.

Contudo, além da esperança de encontrar cúmplices dos assaltantes entre os próprios funcionários do banco, a polícia não ia muito adiante nas investigações. Dos assaltantes, realmente, não se encontraram pistas positivas. Os "retratos falados" pouco mais esclareciam do que a cor dos oito bandidos: a mulher era morena, e entre os homens só havia um branco; os outros eram três mulatos e três pretos. Restava, assim, aos policiais apenas mais uma linha de investigação: a provável vinculação deste assalto a outros cometidos, recentemente, no Rio de Janeiro.

No último dia 14 de dezembro, um grupo de ladrões realizou uma operação muito semelhante na rua do Ouvidor, também no centro da cidade, cercando um carro-forte do "Superbanco" e levando 102 000 cruzeiros em dinheiro e 116 000 em cheques. Em outubro, aparentemente o mesmo bando invadiu a sede da Associação dos Agentes de Informação do Brasil, recolhendo perto de 2 milhões em dinheiro. Neste assalto, recordam os policiais, os quadrilheiros utilizaram carros roubados exatamente no mesmo local em que, na segunda-feira, foram furtados mais dois automóveis, marca Corcel, usados na ação contra o Bamerindus.

Anexo 04: Reportagem da Revista VEJA de 31 dez. 1975 – Edição 382 – sobre as primeiras restrições aos turistas de um dia.

Verão

Guerra da farofa

Prefeituras do litoral usam até a polícia contra a invasão dos turistas de um dia

Franco Iacomini

A confusão está novamente armada no litoral. De um lado, prefeitos e moradores das cidades balneárias. Do outro, os turistas de um dia, conhecidos como "farofeiros", que fretam ônibus para ir à praia nos fins de semana. Os prefeitos alegam que os farofeiros sujam a praia, usam o mar como banheiro e incomodam os outros veranistas promovendo guerras de areia e ligando aparelhos de som no volume mais alto. Os farofeiros, por sua vez, dizem que a praia é pública e que o fato de não poderem pagar diárias de hotel ou comprar uma casa no litoral não lhes tira o direito de freqüentar a areia. A cada verão, aumentam as restrições à entrada de ônibus de excursão nas praias. A posse dos novos prefeitos, no início de janeiro, reforçou a artilharia contra os farofeiros.

No caso de maior repercussão neste ano, a prefeitura de Santos e a de Praia Grande, no litoral paulista, aumentaram em 611% a taxa de estacionamento dos ônibus de excursão. Hoje, um ônibus cujos passageiros não tenham reserva em hotel ou pousada nas duas cidades paga 2 277 reais para passar o dia no estacionamento público, provavelmente uma das taxas mais altas do mundo. "A proibição imposta por algumas prefeituras é absurda", diz Rubens Franchini Júnior, dono da Garcia Turismo, uma empresa de São Paulo que se especializou em levar farofeiros ao litoral nos fins de semana. "Ninguém é dono da praia. Qualquer um pode freqüentá-la quando quiser."

Efeito real — O fenômeno dos farofeiros sempre existiu no litoral brasileiro, mas aumentou muito nos últimos anos, pela mesma razão que fez crescer o consumo de frango no país. "Com o Plano Real houve um acréscimo de milhões de pessoas ao mercado consumidor, todos eles turistas em potencial", observa o presidente da Embratur, Caio Luiz de Carvalho. Esse novo mercado é composto por aquela imensa fatia da população que, nos tempos da inflação alta, mal conseguia comprar comida. Hoje, com um pouco mais de dinheiro no bolso, já se pode dar ao luxo de uma pequena viagem à praia no domingo. Nos últimos dois anos, segundo levantamento da prefeitura de Santos, esse tipo de turismo cresceu mais de 500%.

Turistas são bem-vindos em qualquer lugar do planeta. Para as cidades que os recebe, eles significam dinheiro, na forma de diárias em hotel, refeições em restaurantes e compras de produtos locais. Os farofeiros são desprezados porque não fazem nada disso. Para não gastar em bares e restaurantes, levam sua própria comida e bebida. Também não se hospedam em hotel. No final do dia, vão embora deixando na praia as marcas de seu acampamento de um dia — latas de cerveja, plásticos de supermercado, restos de comida. "O comércio e os empresários não estão nem um pouco interessados nesse tipo de turista", afirma Maurici Mariano, prefeito de Guarujá, no litoral paulista, cujo primeiro ato foi desativar o terminal rodoviário onde paravam os ônibus de excursão. O problema é que os farofeiros estão interessados no Guarujá, têm direito a aparecer por lá como qualquer um e não existe decreto municipal que troque o povo brasileiro por outro. O que as prefeituras podem fazer é providenciar lixeiras em número suficiente e colocar avisos alertando os banhistas sobre a importância de manter o local limpo. Turmas de garis também ajudarão, se passarem um pente fino na areia depois das 6 da tarde. Mas o que está acontecendo é diferente. Tenta-se simplesmente barrar o turista pobre, impedindo sua condução, o ônibus, de chegar perto da praia.

No litoral norte da Bahia, a prefeitura de Mata de São João está colocando barreiras policiais para impedir a entrada de ônibus e caminhões nas praias do Forte e Imbassaí, na região da Linha Verde, a rodovia que liga Salvador a Aracaju. Só entram os ônibus com guias credenciados e com registro na Embratur. No verão passado, chegavam a essas duas praias 120 ônibus por fim de semana. Agora, são apenas quatro. "Não somos elitistas", justifica o diretor da Associação de Comerciantes de Imbassaí, Hélio Viana. "A praia está aberta para todos, mas precisamos ter algum controle porque somos uma área de proteção ambiental."

Os prefeitos sabem que impedir a chegada dos ônibus reduz o número de farofeiros, mas não é suficiente para evitá-los. Na semana passada, aproveitando as dificuldades impostas às empresas de ônibus pelos balneários do litoral paulista, donos de peruas, vans e Kombi faziam viagens de quinze em quinze minutos entre o terminal Jabaquara, na cidade de São Paulo, e as praias. A novidade passou sem problema pelos bloqueios. "Não tem jeito", diz o prefeito de Santos, Beto Mansur. "Se a gente proibir os ônibus, eles virão até de Brasília amarela."

Sem água — Búzios, reduto dos veranistas colunáveis do Rio de Janeiro, também tomou suas medidas para impedir a entrada dos ônibus fretados. O objetivo é preservar a tranqüilidade da cidadezinha, ameaçada por um fluxo de turistas que chegou a 170 000 pessoas no réveillon — quase doze vezes a população local nas outras épocas do ano. O balneário ficou sem água, com lixo nas praias e ruas congestionadas.

Recebidos a vassouradas em muitos lugares, os farofeiros são bem-vindos em Petrópolis, na região serrana do Rio. Assim como em outras cidades, os ônibus alteram a normalidade das ruas, mas nem por isso se pensa em proibi-los. O motivo é que eles vão lá para comprar as malhas produzidas na região. Em Camboriú, Santa Catarina, o município também impôs regras para a entrada dos farofeiros, mas elas têm sido desnecessárias. "A nossa vantagem é que, aqui, as desigualdades sociais não são tão gritantes como em São Paulo", explica o presidente do Sindicato dos Hotéis de Camboriú, Cláudio Fischer. "Como a pobreza é menor, temos menos farofeiros." O exemplo de Petrópolis e Camboriú mostra que, com alguma boa vontade, é possível acabar com a guerra na areia. ■

Com reportagem de Manoel Fernandes, de Salvador, ... Aubran, do Rio de Janeiro, e Marcos Gusmão, ...

Farofeiros ao lado de um ônibus em Búzios e fazendo piquenique em Santos: crescimento de 500%

Passageiros embarcam em perua em São Paulo: burlando as barreiras

88 22 de janeiro, 1997 veja

veja 22 de janeiro, 1997 89

Anexo 05: Reportagem da Revista VEJA de 22 jan. 1997 – Edição 1479 – sobre a violência praticada contra "farofeiros".

Livros Grátis

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

Milhares de Livros para Download:

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

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