



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Tecnologia e Ciências

Instituto de Geografia

Victor Miranda Louzada

Quando o sambaqui vira *shopping center*: a produção social do espaço a partir da urbanização turística de Cabo Frio

Rio de Janeiro

2018

Victor Miranda Louzada

Quando o sambaqui vira *shopping center*: a produção social do espaço a partir da urbanização turística de Cabo Frio

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientador: Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus

Rio de Janeiro

2018

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

L895 Louzada, Victor Miranda.
Quando o sambaqui vira shopping center: a produção social do espaço a partir da urbanização turística de Cabo Frio / Victor Miranda Louzada – 2018.
98f.: il.

Orientador: Gilmar Mascarenhas de Jesus.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.

1. Urbanização – Cabo Frio (RJ) – Teses. 2. Turismo e planejamento urbano – Cabo Frio (RJ) – Teses. 3. Centros comerciais – Cabo Frio (RJ) – Teses. I. Guedes, Eliane. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Geografia. III. Título.

CDU 911.375:338.48(815.3)

Bibliotecária responsável: Taciane Ferreira da Silva / CRB-7: 6337

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Victor Miranda Louzada

**Quando o sambaqui vira *shopping center*: a produção social do espaço a partir da
urbanização turística de Cabo Frio**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovada em 25 de junho de 2018.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus
Instituto de Geografia – UERJ

Prof. Dr. Miguel Angelo Ribeiro
Instituto de Geografia – UERJ

Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Demian Garcia Castro
Colégio Pedro II

Rio de Janeiro

2018

RESUMO

LOUZADA, Victor Miranda. *Quando o sambaqui vira shopping center: a produção social do espaço a partir da urbanização turística de Cabo Frio*. 2018. 98f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

Os estudos sobre cidades médias apontam que o “fenômeno” *shopping center* desempenha papel importante no curso de reestruturação desses centros urbanos, ampliando as possibilidades de acumulação de capital a partir da ação de agentes capitalistas em áreas distantes dos grandes centros urbanos. Este cenário implica na constatação da interferência de agentes econômicos que, ao estabelecer parceria com a esfera pública, atuam na reconfiguração urbana das cidades médias a fim de contemplar seus interesses privados por intermédio de políticas públicas que, ao atender as demandas capitalistas, geram um processo conflituoso à medida que permitem o acirramento das mazelas sociais. A presente dissertação tem como objetivo geral analisar em que medida o processo de urbanização da cidade de Cabo Frio, vinculado especialmente a um conjunto de ações que estimularam a prática do turismo, reproduz a lógica do empresariamento urbano e do planejamento estratégico urbano, entendido aqui como modelos de produção do espaço inerente ao modo capitalista de acumulação. Para isso, o estudo debruça-se sobre a construção do Shopping Park Lagos em Cabo Frio, cuja localização foi alvo de contradições e conflitos, pois encontra-se numa área próxima a elementos de interesse ambiental e histórico para o município. Os procedimentos metodológicos contaram com o levantamento de documentos relacionados às políticas, projetos, planos, legislações e intervenções, além de pesquisa quantitativa quanto à origem do público consumidor para aferir o grau abrangência desse empreendimento na dinâmica interna de Cabo Frio e regional. Percebemos que o processo que culminou na implantação do shopping cumpre aspectos do planejamento estratégico urbano, pois opera dentro do escopo de privatização dos espaços públicos que se conjuga com a urbanização turística, pois a presença deste elemento no contexto da região em que Cabo Frio se encontra fornece-lhe maior centralidade e, conseqüentemente, maior atratividade de capital no contexto da requalificação de cidades.

Palavras-chave: Urbanização turística. Empreendedorismo urbano. Cidades médias. Cabo Frio. Shopping Park Lagos.

ABSTRACT

LOUZADA, Victor Miranda. *When sambaqui becomes a shopping center: the social production of space from the tourism urbanization of Cabo Frio*. 2018. 98f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

The studies about middle size cities show that the shopping center “phenomenon” plays an important role in the course of restructuring these urban centers, broadening the possibilities of capital accumulation starting with the capitalist agents taking action in areas distant from the urban centers. This scenery implies in the verification of the interference from economic agents that, by establishing a partnership with the public sector, they operate in the reconfiguration of middle size cities with the goal of looking on their own private interests through public policies that, by giving in on the capitalistic demands, they generate a turbulent process as they allow the worsening of the social problems. The main objective of the present thesis is to analyze in what way the process of urbanization of the town of Cabo Frio, specially linked to a set of actions that stimulated tourism, reproduces the logic of urban entrepreneurship and the logic of urban strategic planning, understood here as models of space production, inherent to the mode of capital accumulation. For this, the study analyzes the construction of “Shopping Park Lagos” in Cabo Frio. The mall’s location was a target for contradictions and conflicts because it is in an area near elements of environmental and historical concern for the city. The methodological procedures counted with the survey of documents related to the policies, projects, plans, legislation and interventions, besides the quantitative inquiry about the origin of consumers to measure the area of influence of this enterprise in the internal dynamics of Cabo Frio and the region. We notice that the process in which ended with the setup of the mall fulfills certain aspects of the urban strategic planning, because it navigates inside the scope of privatization of public spaces and which is combined with the touristic urbanization, for the presence of this element in the context of the region that Cabo Frio is in provides it with more centrality and, consequently, more capital attractiveness in the context of requalification of cities.

Keywords: Touristic urbanization. Urban entrepreneurship. Middle size cities. Cabo Frio. Shopping Park Lagos.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Foto do Canal do Itajurú, décadas iniciais do século XX.....	23
Figura 2 –	Lanchas salineiras no Canal do Itajurú, década de 1930.....	24
Figura 3 –	Praia do Forte entre as décadas de 1930 e 1940.....	24
Figura 4 –	Condomínio Marinas do Canal.....	33
Figura 5 –	Publicidade da Secretaria de Turismo de Cabo Frio sobre o Boulevard Canal.....	40
Figura 6 –	O Shopping Park Lagos e o bairro Novo Portinho.....	49
Figura 7 –	Esqueleto sambaquiano encontrado no sítio arqueológico Aldeia do Portinho.....	62
Figura 8 –	Área de interesse histórico onde atualmente se localiza o Shopping Park Lagos.....	63

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 –	Crescimento demográfico de Cabo Frio.....	36
Gráfico 2 –	Quantitativo de automóveis contabilizados no estacionamento do Shopping Park Lagos em período de feriado prolongado na cidade de Cabo Frio.....	77
Gráfico 3 –	Quantitativo de automóveis contabilizados no estacionamento do Shopping Park Lagos na baixa temporada.....	79

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Quantitativo de automóveis de Cabo Frio entre os anos de 2001 e 2016... 76

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Regiões Geográficas Imediatas e Intermediárias do Estado do Rio de Janeiro.....	18
Mapa 2 – Região Geográfica Imediata de Cabo Frio e a Região Geográfica Intermediária Macaé - Rio das Ostras - Cabo Frio.....	19
Mapa 3 – Limite territorial e abairramento do município de Cabo Frio.....	20
Mapa 4 – Salinas presentes no entorno da Lagoa de Araruama e no Canal do Itajurú em 1966.....	60
Mapa 5 – Malha viária das cidades que compõem a região de abrangência de Cabo Frio.....	74

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

COMUPLATUR	Comissão Municipal de Planejamento e Turismo de Cabo Frio
DNPN	Departamento Nacional de Portos e Navegação
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
EUA	Estados Unidos da América
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus
IPHAN	Instituto Histórico do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPTU	Imposto Predial e Territorial urbano
LAB	Laboratório de Arqueologia Brasileira
MART	Museu de Arte Religiosa e Tradicional
TSE	Tribunal Superior Eleitoral
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	11
1	A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NA CIDADE DE CABO FRIO	16
1.1	O contexto regional e territorial de Cabo Frio	16
1.2	Aspectos históricos de Cabo Frio	21
1.3	Considerações gerais sobre a urbanização turística	28
1.3.1	<u>O princípio do ordenamento turístico no espaço de Cabo Frio</u>	31
1.3.2	<u>O <i>city marketing</i> como um elemento estratégico na venda paisagem de Cabo Frio</u>	38
1.4	A cidade de Cabo Frio vista sob o prisma da produção capitalista do espaço	44
1.5	O bairro Novo Portinho e o Shopping Park Lagos, um novo arranjo espacial	49
2	NATUREZA E IMPACTOS DO SHOPPING PARK LAGOS	54
2.1	A lógica capitalista do <i>Shopping Center</i>	54
2.2	As políticas públicas envolvidas na construção do Shopping Park Lagos	57
2.2.1	<u>Os sítios arqueológicos Salina do Portinho e Aldeia do Portinho</u>	58
2.2.2	<u>O sambaqui dá lugar ao <i>shopping</i></u>	64
2.3	A contribuição do shopping na centralidade intra e interurbana de Cabo Frio	71
2.4	A consolidação do Shopping Park Lagos sob a ótica do empreendedorismo urbano e do planejamento estratégico urbano	81
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	87
	REFERÊNCIAS	94

INTRODUÇÃO

O processo de ocupação do espaço e a relação entre a sociedade e a natureza tem sido marcados por profundas transformações em diferentes ritmos no decorrer do tempo. Essas transformações foram possíveis devido ao desenvolvimento de técnicas aprimoradas através do trabalho, no sentido ontológico do termo, que possibilitaram o ser humano a deixar de ser nômade e passar a se fixar em uma determinada porção espacial. O geógrafo Milton Santos (1996) proporciona valiosa contribuição a esse respeito ao periodizar a história do meio geográfico em três etapas: o *meio natural*, o *meio técnico* e o *meio técnico-científico-informacional*. Durante o período que Santos denomina como *meio natural*, o homem vivia uma relação simbiótica com a natureza as técnicas e os objetos concebidos provocavam poucas transformações no ambiente. O *meio técnico* é marcado pelas primeiras transformações mais significativas, surgem os primeiros objetos mecanizados capazes de promover maiores mudanças no espaço geográfico, frutos do desenvolvimento científico. Este período também é caracterizado por expressivas mudanças na sociedade, pois surge a economia de mercado, o comércio, a divisão internacional do trabalho, a indústria, as cidades, dentre outros. Por último, o *meio técnico-científico-informacional* refere-se à época que se inicia após a Segunda Guerra Mundial e vai até os dias de hoje, sendo marcada por profunda interação entre a técnica e a ciência, quando se verifica os maiores avanços científicos e, por conseguinte, mudanças no espaço jamais antes vistas. Este elevado índice técnico-científico promoveu impactos econômicos, políticos, sociais e culturais, e alguns estudiosos avaliam o século XX como a era que foi testemunha das mais rápidas transformações em diversos âmbitos. Sobre isso Hobsbawm (2008, p. 18) afirma que “podemos avaliar com muita confiança a escala e o impacto extraordinários da transformação econômica, social e cultural decorrente, a maior, mais rápida e mais fundamental da história registrada”. Em vista disso, podemos afirmar que, também neste período, as cidades presenciaram aceleradas alterações na sua configuração no contexto do modo capitalista de produção.

Dentre as grandes mudanças ocorridas no século XX está o surgimento da concepção de globalização. Em meio às mais variadas interpretações que este conceito abrange, no seu horizonte econômico, o entendemos como um processo que gerou a integração da economia em nível global, proporcionada pelos avanços científicos no campo da informação e comunicação que possibilitaram aos grandes conglomerados empresariais organizar e articular

o processo produtivo capitalista em todo o mundo¹. Deste modo, a globalização consiste na ampliação de seus mercados e de seu poder de influência. Atrelado a esse processo, o surgimento do neoliberalismo e as deliberações do Consenso de Washington garantiram elevado poder de intervenção do grande capital em todas as economias nacionais. Neste cenário, o espaço urbano possui relevante papel, pois se torna lócus da acumulação e reprodução do capital, como veremos adiante.

A presente dissertação tem como objetivo geral avaliar em que medida a reformulação do espaço urbano de Cabo Frio – tendo em vista as mudanças ocorridas na cidade para atender as demandas do turismo no período entre o fim do século XX e início do XXI – corresponde à determinada fórmula de produção de cidades na atual fase do capitalismo, que Harvey determinou empreendedorismo urbano. Para tanto, pretendemos analisar os projetos e ações das gestões urbanas que passaram pela cidade a fim de identificar se estes correspondem ao modelo neoliberal de renovação urbana, também reconhecido como planejamento estratégico urbano. Haja vista que esse processo é conflituoso, pois claramente nos mostra que este padrão de configuração do espaço reproduz a lógica do privilégio de classe, temos como propósito explorá-lo e, para atingir tal objetivo, tomamos como base as seguintes questões para nortear a presente investigação. Considerando que o aporte teórico escolhido para analisar a sucessão de modificações do espaço cabo-friense fora aplicado em metrópoles e cidades de grande porte, tanto em países centrais como em países periféricos, destacamos como questionamento central avaliar em que medida se pode considerar a existência de um planejamento estratégico ou de um modelo de empreendedorismo urbano em Cabo Frio? Para tanto, esboçamos as seguintes questões subsequentes, e de grande relevância, que servirão como sustentáculo para atingirmos o objetivo principal dessa pesquisa: Em que momentos e quais projetos e ações da gestão urbana se nota a presença de elementos desse receituário apresentado por David Harvey e Carlos Vainer? Qual o papel do Estado na mediação entre os interesses e conflitos de classe que permeiam o processo de urbanização da cidade? Como funcionou o mecanismo de aceitação pública acerca da construção do Shopping Park Lagos e quais foram as vozes dissonantes que ofereceram resistência à implantação do shopping?

Para contemplar essas questões, selecionamos como objeto pano de fundo referencial a

¹ A respeito da esfera econômica da globalização, consultar os trabalhos de Santos (2002), Fiori (2007) e Santos (2008).

urbanização turística pelo qual o município vem passando desde a metade final do século XX. Consideramos este modelo de urbanização, ainda em curso na cidade, mais apropriado, pois remete à chegada de uma nova atividade econômica, bem como a sua espacialização, a saber, o turismo. Tendo em vista que este tema possui algumas contribuições bastante relevantes como as de Oliveira & Mascarenhas (2006), Melo (2009), Christovão (2011) e Gonçalves (2015), por exemplo, entendemos que está longe de ser esgotado. Delimitamos como recorte temporal o início das intervenções espaciais mais concretas derivadas da atividade turística, por volta da década de 1950, até o atual momento, no qual o processo de urbanização mencionado mostra-se suficientemente consolidado, pois grande parte dos projetos de requalificação do espaço interno do município encontra-se concluído. Este recorte espaço-temporal justifica-se, portanto, devido ao fato de Cabo Frio possuir uma estrutura que possibilitou que a prática da atividade turística se tornasse um dos alicerces da renda municipal, pois o consumo da sua paisagem natural além de estimular a circulação de pessoas e capitais, alavancou a arrecadação de IPTU por meio da aquisição de residências secundárias.

Nesta conjuntura, um *shopping center* é erguido na cidade. Entendemos que este episódio inaugura um novo momento no contexto da urbanização de Cabo Frio, principalmente aquela focada no turismo. Assim, temos como questionamento o fato de que sua edificação agrega elementos que vão além daqueles priorizados pela urbanização turística, pois a presença de um shopping no seio de uma cidade que é polo de comércio e serviços da região traz-lhe maior centralidade, proporciona a ampliação do fator de abrangência no contexto regional em que está inserida. Deste modo, surgiu a possibilidade de atrair um número cada vez maior de consumidores – que não sejam só turistas – e também mais captação de investimentos de origens não turísticas. Portanto, acreditamos que é possível investigar as modificações no espaço urbano de Cabo Frio – ainda que debruçado na matriz da urbanização turística – sob o olhar dos conceitos de empreendedorismo urbano, de acordo com David Harvey, e do conceito de planejamento estratégico urbano do modo como é entendido por Carlos Vainer. Ressaltamos que de modo algum este trabalho tem a pretensão de contradizer os estudos feitos acerca da urbanização relacionada ao turismo na cidade, mas que pode incorporar novas observações dentro da seara já existente.

Assim, para alcançarmos os objetivos traçados, analisamos as políticas públicas direcionadas à urbanização de Cabo Frio e as cruzamos com documentos relativos à legislação municipal e federal, bem como o plano diretor da cidade e a lei federal que versa sobre o amparo ao patrimônio histórico e arqueológico, além de estudos feitos por empresas contratadas pelo empreendimento a fim de contemplar as exigências legislativas para

edificações de tal porte. Valemo-nos também de fotografias, imagens, estatísticas e outros estudos para a contextualizarmos historicamente nosso objeto. Além disso, como um dos objetivos subsequentes dessa pesquisa diz respeito à inquirição acerca do nível de abrangência regional deste *shopping center*. Para tanto, realizamos uma pesquisa quantitativa que consistiu em identificar a origem da movimentação de veículos que se destina a esse estabelecimento em períodos de maior e menor fluxo turístico na cidade.

Acreditamos que trazer a experiência do empreendedorismo urbano e do planejamento estratégico urbano, posta em prática diante de contextos urbanos mais amplos para investigar a dinâmica de Cabo Frio, favorece sua transposição para a análise de cidades médias. Consideramos de suma importância justificar que a adesão deste aporte teórico parte da inquietação acerca das transformações desta cidade, já mencionada anteriormente. Tais questionamentos surgiram, em primeiro lugar, da minha relação com esta cidade que habito desde meados da década de 1990, época em que a atividade turística encontrava-se consolidada. Portanto, pude acompanhar o processo de transformações urbanas, oriundo dos investimentos proporcionados pelas receitas dos royalties do petróleo, vivenciado por Cabo Frio na transição para a década seguinte. Assim, fui expectador das políticas públicas que artificializaram os balneários turísticos da cidade, assim como aquelas que permitiram maior acessibilidade aos bairros mais distantes do centro, principalmente por meio do asfaltamento de ruas, agregando-lhes mais valor e, conseqüentemente, maior adensamento residencial, comercial e outros usos.

Após concluir a graduação em Geografia, a prática docente desenvolvida por seis anos no Instituto Politécnico da UFRJ em Cabo Frio contribuiu para instigar-me um olhar mais crítico em relação à forma como as políticas urbanas eram conduzidas. Esta escola buscava aplicar os conteúdos presentes nas matrizes curriculares de todas as disciplinas através da pedagogia de projetos, nos quais os mais variados itens encontrados na realidade local tornavam-se alvo de questionamentos, estudos e pesquisas. Sendo assim, buscamos trazer elementos para problematizar o espaço urbano cabo-friense e analisá-lo à guisa do desenvolvimento capitalista contemporâneo. Desde a sua inauguração, em dezembro de 2013, um dos questionamentos mais intrigantes que fazíamos nas atividades docentes eram: este shopping é consequência da atividade turística exercida na cidade? Que tipo de público este shopping atende? Questões como essas e outras estimularam indagações acerca de que tipo de agentes, ideologias e padrões de urbanização que estão envolvidos na implantação deste empreendimento. A dissertação que se segue expressa um amadurecimento da observação,

vivência e problematização sobre aspectos do processo de urbanização desta cidade no decorrer de sua história.

Neste sentido, o primeiro capítulo busca trazer o contexto histórico da cidade, a fim de discorrer sobre como a atividade turística contribuiu para fazer com que Cabo Frio despontasse como uma das principais cidades da região onde se encontra, ao concentrar relevante número de comércios e serviços. Em outra seção deste capítulo, traremos à tona a situação do Shopping Park Lagos, sua localização e os agentes envolvidos na sua implementação.

Em seguida, objetivamos compreender como Cabo Frio reproduz a atual lógica capitalista de produção de cidades, através da construção deste shopping. Partimos do pressuposto de que, pelas circunstâncias que tal empreendimento foi concebido, a cidade passa a apresentar indícios de um tipo de urbanização de cunho empreendedor. Para isso, partimos da observação e do questionamento de que o shopping torna ainda mais expressiva a concentração de comércios e serviços na cidade e, deste modo, proporciona uma gestão do território de acordo com tais setores, fazendo com que o município passe a exercer uma dupla centralidade. Esta interrogativa foi construída a partir da questão, já mencionada, acerca do tipo de público-alvo que o shopping passa a atender.

No segundo capítulo, objetivamos investigar se a mudança espacial da área da Lagoa de Araruama, em virtude do novo arranjo territorial formado, tem como finalidade a ampliação da especulação imobiliária e a consequente construção deste shopping, pois, a princípio, os atributos locacionais que atraíram o capital para a cidade encontravam-se no entorno de suas praias. Para tanto, pretendemos averiguar como o poder público (executivo e legislativo) da cidade estabelece relações com os agentes capitalistas envolvidos na produção do espaço urbano.

Esperamos atingir os objetivos e questionamentos traçados e que tal esforço contribua para dar continuidade ao debate sobre as transformações no território das cidades médias, principalmente Cabo Frio e outras cidades do interior fluminense.

1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NA CIDADE DE CABO FRIO

Neste capítulo, temos como objetivo analisar como as transformações urbanas em Cabo Frio, acompanhadas do incremento da atividade turística, possibilitaram a valorização dos espaços e a apropriação destes por grupos econômicos interessados na privatização de algumas das paisagens naturais mais cobiçadas da região.

Iniciaremos este capítulo apresentando o panorama geográfico de Cabo Frio, situando-a na recente regionalização estabelecida pelo IBGE que define as Regiões Intermediárias e Regiões Imediatas no Estado do Rio de Janeiro. Assim, localizaremos esse município dentro de um contexto que organiza as regiões de acordo com o nível de centralidade exercido por determinadas cidades em diferentes conjunturas, para, em seguida, expor sua configuração territorial. Logo após, será exposto o contexto histórico da ocupação do seu espaço associado às atividades econômicas desenvolvidas que elevaram Cabo Frio à condição de cidade. Assim, na sequência, desfrutaremos de um quadro suficiente para adentrarmos na discussão do objetivo delimitado, que concerne em discorrer acerca da influência da economia turística na reestruturação do seu espaço urbano.

1.1 O contexto regional e territorial de Cabo Frio

Segundo a recente regionalização do Brasil feita pelo IBGE, em um exercício de atualizar a divisão regional do país, que propõe um novo quadro intitulado Regiões Geográficas Imediatas² e Regiões Geográficas Intermediárias³. De acordo com as investigações feitas pela referida instituição, os objetivos desse estudo estão relacionados à

² “As Regiões Geográficas Imediatas têm na rede urbana o seu principal elemento de referência. Essas regiões são estruturadas a partir de centros urbanos próximos para a satisfação de necessidades imediatas das populações, tais como: compras de bens de consumo duráveis e não duráveis; busca de trabalho; procura por serviços de saúde e educação; e prestação de serviços públicos, como postos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, do Ministério do Trabalho e de serviços judiciários, entre outros.” (IBGE, 2017. p.19).

³ “As Regiões Geográficas Intermediárias correspondem a uma escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas. Preferencialmente, buscou-se a delimitação de Regiões Geográficas Intermediárias com a inclusão de Metrôpoles ou Capitais Regionais. Em alguns casos, principalmente onde não existiam Metrôpoles ou Capitais Regionais, foram utilizados centros urbanos de menor dimensão que fossem representativos para o conjunto das Regiões Geográficas Imediatas que compuseram as suas respectivas Regiões Geográficas Intermediárias.” (IBGE, 2017. p. 19).

busca de um modelo de divisão regional que estabeleça coerência entre as unidades constitutivas das regiões – como o tamanho demográfico e a quantidades de municípios – e que, ao mesmo tempo, remetam às atuais articulações urbanas em rede, sejam elas intrínsecas ou extrínsecas.

Assim sendo, a produção de novos recortes regionais possibilita subsidiar o planejamento em escalas territoriais desagregadas e, portanto, de maior aderência aos problemas enfrentados pela sociedade. Ademais, tal tendência permite integrar as informações em uma base geográfica que se apresenta como uma possibilidade de análise somada a outros recortes territoriais.

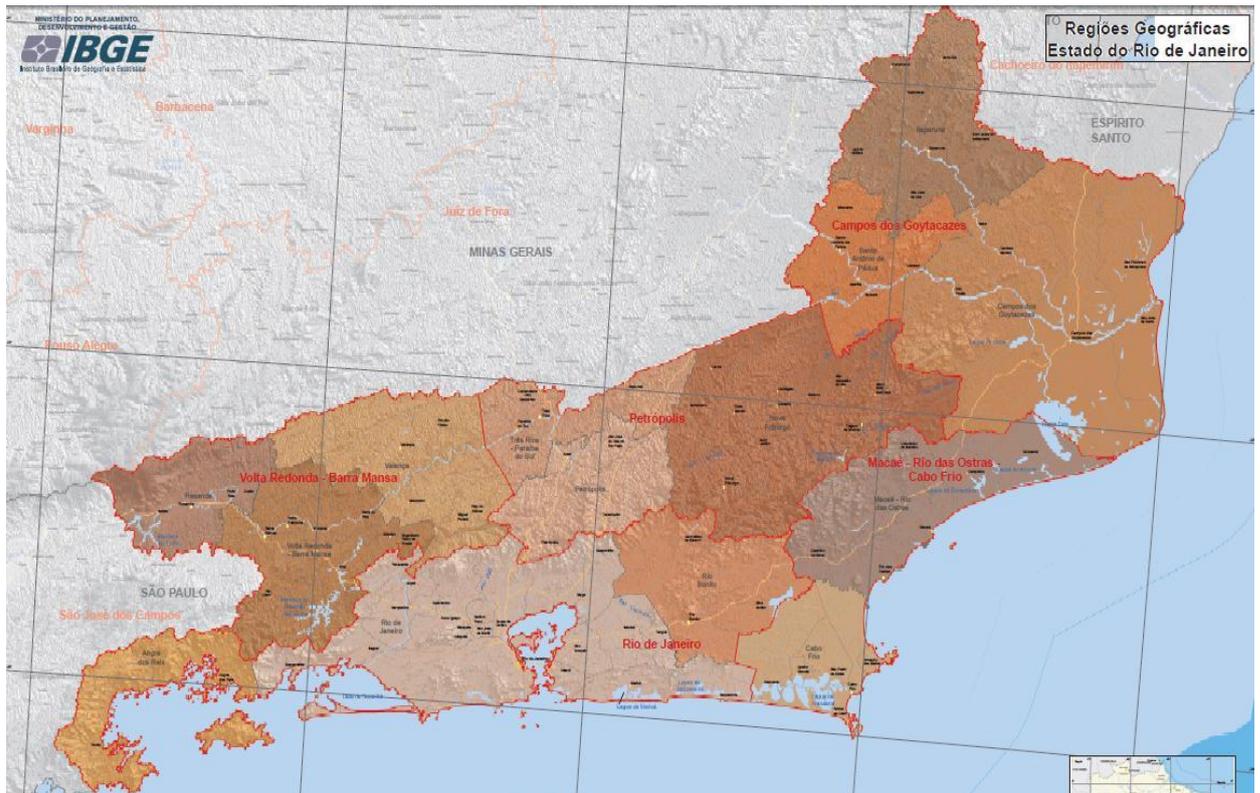
Em termos teórico-metodológicos, a revalorização da dimensão regional, aqui tratada na perspectiva da rede urbana brasileira, constitui um ponto-chave de manutenção da coesão territorial de grandes federações como o Brasil, notadamente em um cenário geopolítico pautado, nesse início de século, pela tensão existente entre as forças da globalização e aquelas alinhadas a projetos locais. Com efeito, a rede urbana brasileira, juntamente com a infraestrutura que interliga essa rede, constitui elemento central para conduzir uma análise regional comprometida com a coesão territorial do País e, simultaneamente, com a busca das diferenças e diversidades. (IBGE, 2017, p. 9).

Atualmente, a cidade de Cabo Frio configura, segundo o IBGE (2017), na Nova Divisão Regional em Regiões Geográficas, uma Região Intermediária, em conjunto com as cidades de Macaé e Rio das Ostras. Forma-se, portanto, uma nova região a partir do eixo Macaé - Rio das Ostras - Cabo Frio, na qual essas cidades desfrutam de posição de destaque por concentrarem grande parte do capital regional, procedente dos royalties do petróleo e da atividade econômica turística. Conseqüentemente, os municípios que compõem esse eixo são responsáveis pelas relações constituídas com a metrópole fluminense – além de outras metrópoles brasileiras – e outros centros componentes de redes internacionais, principalmente mediados através da circulação de capitais e pessoas.

Concomitantemente, Cabo Frio caracteriza uma Região Imediata (micro), composta por seis municípios⁴ locais – com os quais estabelece relações intensas, principalmente relacionadas ao consumo e prestação de serviços – correspondendo, grosso modo à antiga microrregião, e parte da Região de Governo, das Baixadas Litorâneas.

⁴ Os municípios componentes dessa região são: Cabo Frio, São Pedro D'Aldeia, Arraial do Cabo, Armação dos Búzios, Iguaba Grande e Araruama.

Mapa 1 – Regiões Geográficas Imediatas e Intermediárias do Estado do Rio de Janeiro.



Fonte: IBGE, 2017.

O Estado do Rio de Janeiro é composto por catorze Regiões Imediatas, sendo: Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Rio Bonito, Volta Redonda - Barra Mansa, Resende, Valença, Petrópolis, Nova Friburgo, Três Rios - Paraíba do Sul, Campos dos Goytacazes, Itaperuna, Santo Antônio de Pádua, Cabo Frio e Macaé - Rio das Ostras; e cinco Regiões Intermediárias compostas por: Rio de Janeiro, Volta Redonda - Barra Mansa, Petrópolis, Campos dos Goytacazes e Macaé - Rio das Ostras - Cabo Frio.⁵

⁵ As Regiões Imediatas e Intermediárias descritas acima encontram-se expressas no Mapa 1.

Mapa 2 – Região Geográfica Imediata de Cabo Frio e a Região Geográfica Intermediária Cabo Frio - Rio das Ostras - Macaé.



Fonte: IBGE, 2017.

Mapa 3 – Limite territorial e abairramento do município de Cabo Frio



Fonte: Plano Diretor do Desenvolvimento Sustentado de Cabo Frio, 2006.

A parte mais urbanizada situa-se no 1º distrito⁶, na porção sul da imagem apresentada acima, composta pelos primeiros bairros fundados na cidade e aqueles decorrentes da expansão de sua malha urbana ocasionada pelo desenvolvimento das atividades econômicas exploradas (principalmente a economia do sal e do turismo) aliadas aos eventos históricos que possibilitam a passagem de uma atividade para outra. Atualmente, esta área caracteriza-se pela presença em massa dos comércios e serviços oferecidos, assim como os pontos turísticos mais valorizados do município e intenso uso residencial – local de habitação da maior parte da população e de alojamento do contingente turístico flutuante.

O 2º distrito⁷, Tamoios, localizado na porção norte, constitui a parte mais extensa dentre os 410,4 Km² de área do município. Abriga a zona rural da cidade e os crescentes bairros Santo Antônio, Aquarius e Unamar, os quais vêm testemunhando considerável aumento de habitantes e conseqüente ampliação do setor de comércio e serviços. Nota-se, também, o acréscimo de residências e condomínios orientados ao atendimento da demanda turística. Possui importância econômica para a cidade devido à inclusão de sua orla marítima na Bacia de Campos. Portanto, essa região é responsável pela recompensa econômica recebida por Cabo Frio desde o final da década de 1990 até os dias de hoje, proveniente da extração de petróleo.

1.2 Aspectos históricos de Cabo Frio

Desde as primeiras expedições dos colonizadores portugueses⁸ (1503) até alguns anos posteriores à sua fundação (1615), Cabo Frio configurava incipiente infraestrutura municipal⁹

⁶ Os bairros pertencentes ao 1º distrito são: Vila do Sol, Foguete, Manoel Correia, Jardim Nautilus, Célula Mater, Guarani, São Cristóvão, Braga, Algodual, Vila Nova, Jardim Flamboyant, São Francisco, Jardim Caiçara, Parque Burle, Perynas, Jardim Olinda, Palmeiras, Jardim Excelsior, Parque Riviera, Itajurú, Centro, União, Marlin, Canto do Forte, Passagem, São Bento, Portinho, Praia do Siqueira, Ilha do Anjo, Canal Palmer, Porto do Carro, Gamboa, Jacaré, Ogiva, Caminho Verde, Però, Cajueiro, Bosque do Però, Monte Alegre, Boca do Mato, Vila do Ar, Jardim Esperança, Jardim Però, Guriri, Dunas do Però, Tangará e Parque Eldorado.

⁷ Compreende os bairros: Campos Novos, Botafogo, Unamar, Aquáriu, Nova Califórnia, Santo Antônio e Centro Hípico.

⁸ 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.

resultante do desinteresse da coroa portuguesa em desenvolver outras atividades econômicas que demandassem bases necessárias para a sua realização¹⁰. Em meados do século XVII o potencial salineiro cabo-friense passa a ser estimulado em virtude dos fatores naturais que garantiam grande produção, aliado à já existente valorização deste produto no mercado europeu. Assim, o desenvolvimento da economia do sal junto à atividade pesqueira podem ser considerados elementos cruciais para o seu crescimento.

Paulatinamente, a forma da cidade de Cabo Frio acompanhava a atividade salineira à medida que esta aumentava. Nos períodos posteriores, tal atividade destacava-se no comércio nacional e internacional; conforme Melo (2011, p. 03)

Com a extinção do monopólio, no início do século XIX, e as posteriores melhorias das técnicas utilizadas, a produção crescia e passava a abastecer diversos centros urbanos no Brasil e no exterior. Já no fim do mesmo século, a maior parte da produção do país tinha origem na Lagoa de Araruama.

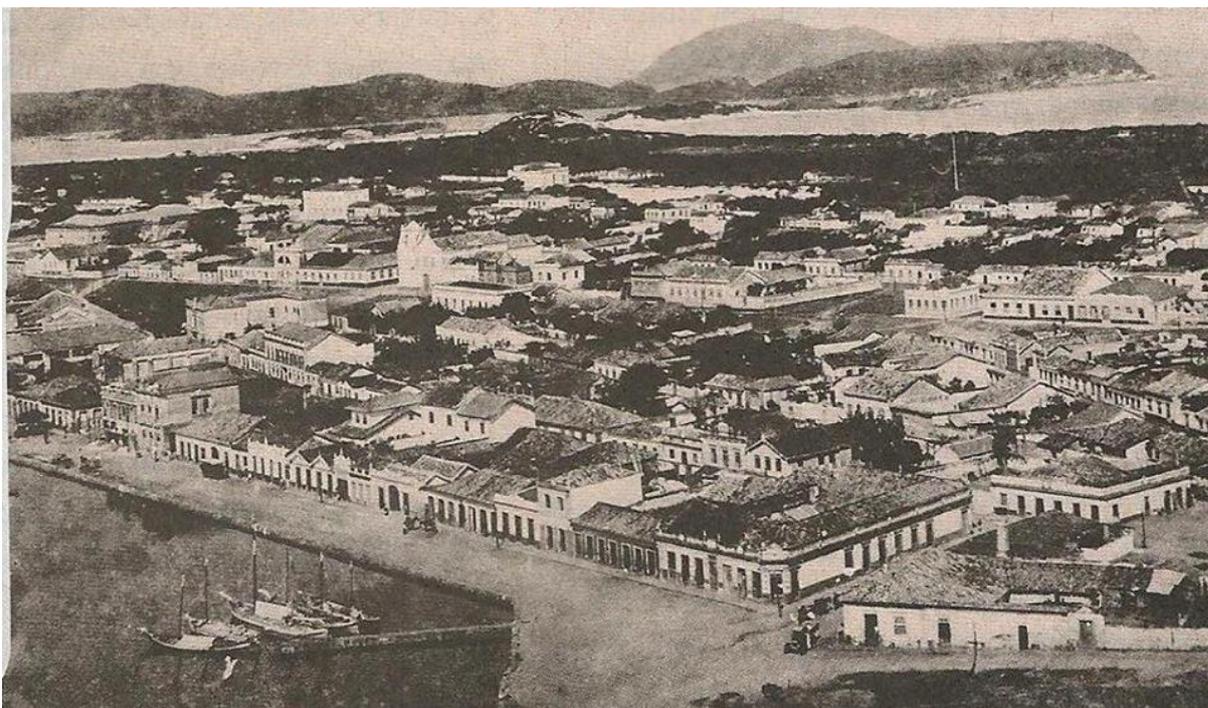
Pode-se afirmar que a gênese da urbanização de Cabo Frio ocorreu no entorno do Canal do Itajurú, o primeiro bairro fundado na cidade, o bairro da Passagem, e as ocupações subsequentes localizavam-se no entorno desse corpo hídrico que faz ligação entre a Lagoa¹¹ de Araruama e o Oceano Atlântico. As atividades econômicas já mencionadas tinham o canal do Itajurú como palco de atuação. A figura abaixo, datada de 1913, ilustra como a parte central da cidade, no início do século XX, apresentava sua conformação urbana completamente voltada para as margens do canal.

⁹ Segundo Melo (2011, p. 03), “passados mais de cem anos, Cabo Frio possuía 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”.

¹⁰ Nesse período, a única atividade econômica exercida na cidade era a extração de madeira (pau-brasil). Além disso, a localização geográfica de Cabo Frio possuía grande valor estratégico militar, pois proporcionava vista privilegiada contra possíveis invasores que chegassem por vias marítimas e, também, pela proximidade com a cidade do Rio de Janeiro (MOREIRA, 2017).

¹¹ Na verdade trata-se de uma laguna, pois o que caracteriza essa formação natural é a presença do canal do Itajurú, que estabelece restrita ligação com o mar.

Figura 1 – Foto do Canal do Itajurú, décadas iniciais do século XX.



Fonte: Acervo Wolney

No início do século passado o hábito de ir à praia para lazer não era difundido, principalmente em cidades do interior. O costume de ir à praia, quando existia, concentrava-se na metrópole carioca. Segundo Benhamou (1971, p. 16) conforme citado por Christovão (2011, p. 03) “as estações balneárias não eram frequentadas no passado porque o costume de se tomar banho no mar ainda não havia penetrado na sociedade, além do fato de se contentarem os cariocas com as praias da capital”. De fato, nas décadas iniciais do século XX, não havia nenhum tipo de investimento a fim de estimular o turismo em Cabo Frio. As localidades que foram valorizadas pela economia turística anos mais tarde, eram compostas por elementos concernentes às economias do sal e da pesca no período em questão, como mostram as seguintes figuras.¹²

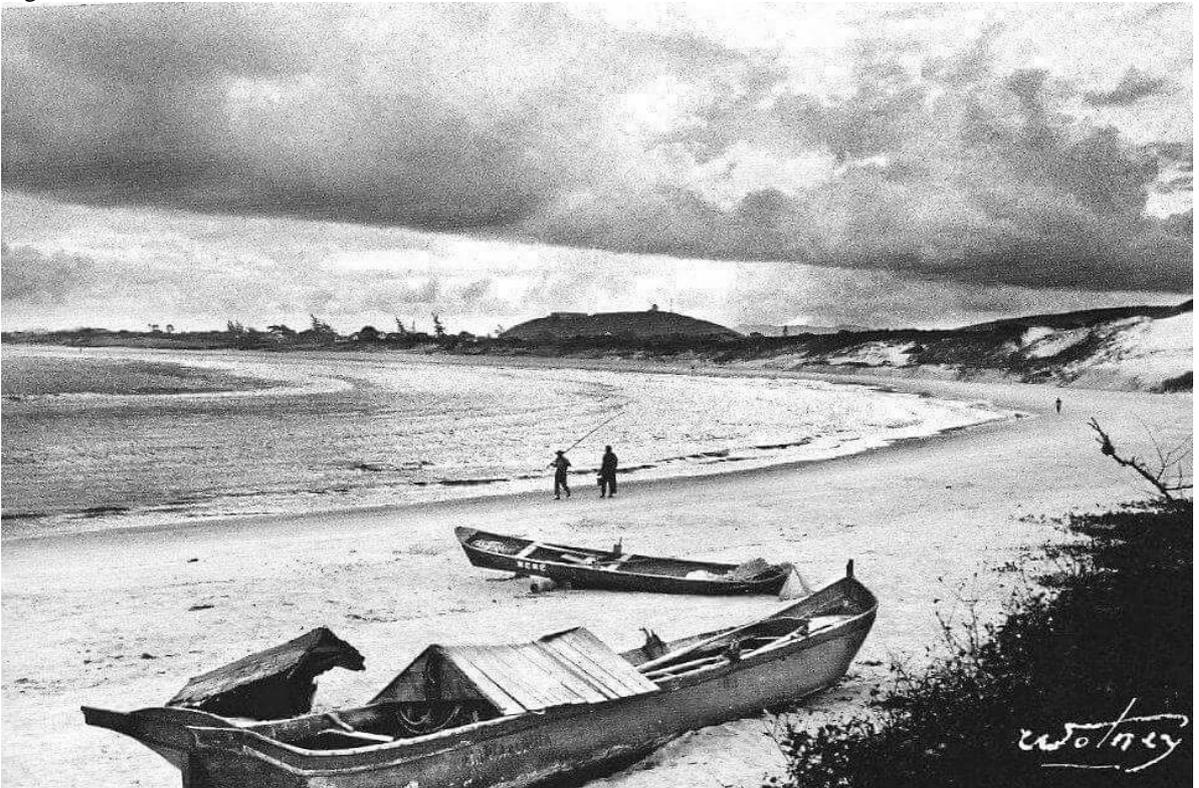
¹² Observa-se no canto inferior esquerdo parte da margem do canal do Itajurú, todas as residências e outros fixos encontram-se posicionados em sua direção. Enquanto que, em segundo plano é possível notar a área da praia do forte completamente tomada pela vegetação de restinga.

Figura 2 – Lanchas salineiras no canal do Itajurú, década de 1930



Fonte: Acervo Wolney.¹³

Figura 3 – Praia do Forte entre as décadas de 1930 e 1940.



Fonte: Acervo Wolney.¹⁴

¹³ Este tipo de barco era utilizado para fazer o transporte do sal que era produzido no interior da lagoa de Araruama até o canal do Itajurú onde o produto era transferido para barcos maiores e levado para outros destinos.

A exploração do sal e da pesca pode ser entendida como os dois principais fatores que possibilitaram o desenvolvimento urbano da cidade, mesmo que de forma bastante lenta.

Se nas primeiras décadas do século XX pouquíssimos eram os visitantes que aportavam na cidade, nas décadas seguintes Cabo Frio assiste ao aumento do contingente de pessoas oriundas de outros lugares motivadas através da busca pelo lazer. Isto se tornou possível graças às inovações de infraestrutura de acesso à cidade, como a construção da Ponte Feliciano Sodré (1926), a ferrovia Niterói-Cabo Frio (1936) e a rodovia Amaral Peixoto¹⁵ (década de 1940). Outro fator importante de ser ressaltado está relacionado à valorização da paisagem litorânea, que superou destinos outrora desejados. A chegada de indústrias como a Companhia Nacional de Álcalis (1943) e a Refinaria Nacional de Sal (1949) também contribuiu para o aumento da população local¹⁶, no que tange à atração de mão de obra.

A partir da década de 1970, Cabo Frio deparou-se com o início do declínio da economia salineira (CHRISTÓVÃO, 2011) – devido à construção do Porto Ilha¹⁷ que resolveu o problema do transporte do sal nordestino, fator que desvalorizava este produto perante seu concorrente de origem fluminense – e, na mesma época, testemunhou a eclosão da atividade turística no município. Estes eventos foram responsáveis por fazer a cidade passar por significativas transformações no seu espaço urbano, atreladas ao ordenamento turístico da paisagem.

¹⁴ É possível verificar o predomínio da natureza, representada pela restinga e pelas dunas. Em primeiro plano, barcos utilizados na pesca artesanal e, mais ao fundo, os pescadores que consistiam nos poucos frequentadores da área da praia nessa época.

¹⁵ Os estudos de Melo (2009) reafirmam a importância das obras infraestruturais, como a Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106) e a Ponte Feliciano Sodré (Cabo Frio), para a maior acessibilidade da região e a chegada dos primeiros visitantes.

¹⁶ Os estudos de Melo (2011, p. 04 apud FUNDAÇÃO CIDE, 2009) apontam que “em 1940, a população urbana no 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”.

¹⁷ Os estudos de Christovão (2011) revelam que a construção do Terminal Salineiro de Areia Branca (1974), ou simplesmente o Porto Ilha de Areia Branca (RN) soluciona a questão do transporte do sal oriundo do nordeste. “O porto é uma construção de aço que mede cerca de 15 mil metros quadrados e encontra-se localizado a uma distância que atende tanto à Areia Branca quanto à Macau (RN) sendo o principal ponto de escoamento do sal potiguar” (2011, p. 83). A distância dos centros de consumo aliada à precariedade do seu deslocamento encareciam o fator de circulação deste produto. Apesar de a produção salineira fluminense oferecer uma mercadoria de qualidade mais baixa e em menor quantidade, esta era vendida por um preço mais barato em comparação com o sal nordestino, devido às condições privilegiadas de localização – proximidade com a metrópole e condições favoráveis de navegabilidade.

Os fatores¹⁸ que contribuíram para o incentivo ao turismo foram as obras que facilitaram o acesso à Região dos Lagos, como a construção da Ponte Rio-Niterói, juntamente com a disseminação do consumo de veículos automotivos e o fomento ao crédito habitacional promovido pelo Estado. Tais elementos podem ser considerados determinantes nas rápidas mudanças que a cidade sofreu e que vem presenciando até os dias de hoje. A chegada desta atividade trouxe uma nova dinâmica para Cabo Frio e as ações políticas, administrativas e econômicas se refletiram no seu território. Tal reflexo configura-se no que podemos chamar de urbanização turística, na qual os agentes atuantes na produção do espaço urbano adotam a lógica do empreendedorismo (Harvey, 2006) para cunhar uma esfera de lazer¹⁹, criando espaços voltados principalmente para o consumo das belezas naturais da cidade e todas as atividades que se encontram neste conjunto. Nos anos finais da década de 1990, Cabo Frio passa a receber os royalties²⁰ vindos da exploração do petróleo, aumentando assim seu orçamento para níveis nunca vistos anteriormente e proporcionando ao poder público, atrelado ao capital privado, um maior investimento no “embelezamento” da cidade, moldando deste modo sua configuração, no intuito de exaltar a “possibilidade” turística do lugar.

Em virtude do aumento da receita municipal, graças aos royalties do petróleo, os grupos políticos que geriram a cidade do final dos anos de 1990 até os dias de hoje realizaram uma série de políticas públicas que compreenderam em um investimento maciço na reestruturação urbana da cidade. A princípio, as obras realizadas no espaço público de Cabo Frio concentraram-se na sua área central, essencialmente nos locais²¹ destinados ao consumo

¹⁸ OLIVEIRA, Leandro Dias de; MASCARENHAS, Gilmar. *A Cidade do Prazer: Impactos da Urbanização Turística em Cabo Frio*. In: X ENTBL Encontro Nacional de Turismo dom Base Local, 2007, João Pessoa. Identidade Cultural e Desenvolvimento Local. João Pessoa: UFPB, 2007. v. III. p. 583-590.

¹⁹ Tal como foi abordado pelo sociólogo francês Joffre Dumazedier (1973), para quem o lazer estaria relacionado a um conjunto de ocupações não atreladas à obrigatoriedade profissional, familiar e social, isto é, independente das relações de trabalho do mundo capitalista.

²⁰ Imposto cobrado em produções que exploram recursos finitos, com razão compensatória a fim de “reparar” impactos negativos e possibilitar melhorias para futuras gerações habitantes do local explorado.

²¹ Oliveira & Mascarenhas (2007) mostram que as administrações dos prefeitos Alair Corrêa (1997-2004) e Marcos da Rocha Mendes (2005-2012) executaram obras essenciais como o calçamento de vias públicas e saneamento básico, por outro lado, investiram na construção simbólica de uma imagem turística da cidade ao reformular as localidades em que se encontram suas belezas naturais, como a orla da Praia do Forte e o Canal do Itajurú – no caso, a reforma do calçadão e construção do deck da Praia do Forte e a criação do Boulevard Canal. Entendemos que, como Cabo Frio possui notável potencial turístico, a promoção de estruturas que atraiam consumidores e que, conseqüentemente, possibilite maior arrecadação para a economia do município são importantes. No entanto, necessita-se esclarecer que as referidas obras custaram caro aos cofres públicos, pois além dos elevados preços das construções – acima da média – certas áreas foram modificadas mais de uma vez em um curto espaço de tempo entre um reparo e outro, por exemplo, a Praça Porto Rocha (centro da cidade). Em contrapartida, nas áreas periféricas, as quais residem a parte da população de nível de renda mais baixo, poucas foram as políticas públicas que atendessem suas necessidades.

turístico. Posteriormente, essas mesmas administrações municipais implementaram obras que priorizavam melhorias no acesso²² à cidade e interligação com municípios vizinhos.

O cenário de transformações na conformação urbana da cidade passa a estimular investimentos do ramo imobiliário, através de agentes interessados no potencial rentável que a terra urbana cabo-friense apresenta. Espaços até então ociosos são incorporados à lógica do mercado imobiliário. A partir disso, verifica-se a instauração de novos arranjos territoriais. A cidade presencia o crescimento do número de condomínios fechados²³, a inauguração do bairro planejado do Novo Portinho (2008) e a construção do Shopping Park Lagos (2013). Estes últimos correspondem às mudanças mais significativas no espaço de Cabo Frio, pois refletem as intervenções do mercado imobiliário – o capital privado, materializado nas ações de empresários – em parceria com o Estado (município).

Entende-se que Cabo Frio é uma cidade média²⁴, pois desde o provimento das inovações infraestruturais supracitadas vem apresentando considerável crescimento econômico e populacional, fazendo com que a cidade polarize economicamente e socialmente a região em que está inserida. A cidade possui população de mais de 200 mil habitantes²⁵ e uma crescente gama de comércios e serviços. Com base no que foi exposto acima acerca de sua trajetória econômica, é inegável que nos dias de hoje o município concentra investimentos de diferentes empresas, fluxos de capitais e recursos regionais e suprarregionais. Todo esse processo de crescimento foi acompanhado do incentivo às atividades de cunho turístico e da esfera imobiliária, ambos os fenômenos se refletiram na sua configuração urbana. Portanto, as novas formas criadas no seu espaço tornam-se condicionantes do consumo de suas paisagens e do solo, cada vez mais progressivos. A transição de atividades econômicas desde a sua fundação, com destaque para a extração do sal, até a atualidade, passando a concentrar

²² Principalmente a construção da Ponte Márcio Corrêa (2004), a pavimentação da Estrada do Guriri (popularmente denominada como Estrada Nova de Búzios) e o calçamento e pavimentação da Avenida Henrique Terra.

²³ Compreendemos como conjuntos residenciais, decorrentes das novas dinâmicas da produção imobiliária (Otero, 2016), caracterizados pelo processo de autossegregação dos grupos sociais que possuem elevado nível de renda.

²⁴ Cidade média é vista como a centralidade exercida por uma cidade que, graças ao seu desenvolvimento econômico e a presença da oferta de comércio e serviços, estabelece uma região de abrangência em relação às cidades que estão no seu entorno. Cabo Frio é elevada à categoria de cidade média não somente em termos do seu tamanho populacional, mas em sua área de influência e na oferta de bens e serviços. Acrescenta-se a essa noção os níveis de articulação dessa cidade nas escalas imediatas (local), regional, nacional e até mesmo internacional.

²⁵ Segundo a última projeção do IBGE, a população do município de Cabo Frio é de 216.030 habitantes. Consultar gráfico na seção 1.3.1 deste capítulo.

investimentos de diferentes empresas, fluxos de capitais e recursos regionais e suprarregionais, possuem extrema relevância para entender os meios que possibilitaram Cabo Frio configurar no rol das cidades médias.

1.3 Considerações gerais sobre a urbanização turística

Temos como objetivo nesta seção expor de que maneira a incorporação da atividade turística na cidade de Cabo Frio resultou em transformações significativas na sua forma urbana, a partir dos desdobramentos supracitados que possibilitaram a transição da economia salineira para o turismo e, fundamentalmente, a construção ideológica de “cidade do prazer”²⁶. A princípio, parece-nos importante fazer algumas considerações do que compreendemos enquanto turismo e como tal atividade econômica tornou-se um dos alicerces do capitalismo contemporâneo, bem como sua difusão global pode ser considerada com ares de destaque nas intervenções urbanas, para, assim, entendermos como o objeto de pesquisa aqui delimitado insere-se neste processo.

O conceito de turismo contém um sem-número de definições. Desde as origens das primeiras viagens da sociedade ocidental, datadas do século XVI, até os dias de hoje, muita coisa mudou. Segundo Cruz (2001), o turismo adquire novos sentidos a cada período histórico que se passa, fomentando e acumulando diferentes definições no decorrer do tempo. Considerando o século XX como o período em que ocorreram grandes transformações nos âmbitos econômico, político, cultural, científico e etc, pode-se afirmar que é nessa época que a atividade turística se consolida.

Entende-se que o turismo é resultado de uma prática social²⁷ “que envolve o deslocamento de pessoas pelo território e que tem no espaço geográfico seu principal objeto de consumo” (CRUZ, 2001, p. 05). Por se constituir fortemente pela cultura, o turismo adquire diferentes formas de acordo com o grupo social que o pratica. Assim, as práticas sociais turísticas se apropriam dos lugares, tornando-os locais de grande potencialidade para o

²⁶ Oliveira & Mascarenhas, 2007.

²⁷ Compreendemos que a ideia de prática social está relacionada ao conceito weberiano de ação social. De acordo com Weber (2014, p. 03 e 14), “ação social, por sua vez, significa uma ação que, quanto a seu sentido visado pelo agente ou os agentes, se refere ao comportamento de *outros*, orientando-se por este em seu curso. [...] É sabido que a ação do indivíduo está fortemente influenciada pelo simples fato de ele se encontrar dentro de uma ‘massa’ aglomerada em um determinado local”.

setor. A referida autora reconhece que é a presença do turista que caracteriza o lugar turístico, esse é o elemento principal que diferencia o potencial turístico de um lugar em relação a outros lugares. A existência de infraestruturas e serviços que atendem o turismo depende intimamente da presença do turista.

Tendo em vista que o turismo é uma prática social determinada pelas relações culturais, os fatores de atração turística são construídos culturalmente. De acordo com Cruz (2001, p. 09), “uma das principais motivações das viagens turísticas é a busca do exótico, daquilo que, de alguma forma, se diferencia do cotidiano do turista”.

A repercussão do turismo no espaço urbano pode ser compreendida sob o conceito de urbanização turística, que compreende um típico processo de requalificação espacial 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. Segundo Mascarenhas (2010), a concepção de urbanização turística proposta por Patrick Mullins – um dos primeiros autores a contribuir com este tema – consiste na verificação de modos de produção urbana que tenham como finalidade o atendimento da atividade turística, principalmente quando esta se configura como atividade econômica dominante de determinado local. Dentre 13 cidades australianas avaliadas (1991 apud MASCARENHAS 2010), Mullins percebeu que duas destas eram portadoras de perfil turístico. Em contraposição às cidades industriais, nas quais eram ordenadas para a produção (concentração da mão de obra e consumo, por exemplo), as cidades turísticas constituem uma nova e extraordinária forma de urbanização organizada em função do prazer, do consumo de suas paisagens, além de bens e serviços.

Considera-se que o impacto da atividade turística nas formas de urbanização “se revela como um dos mais significativos motores do crescimento urbano na atualidade” (Mascarenhas 2010, p.04). O setor do turismo desponta como uma das principais dentro do processo de reprodução do capital (CARLOS, 2005) ao atuar na venda dos lugares para a realização de seu consumo produtivo. Luchiari (1998, p. 15) aponta uma relação contraditória no bojo da esfera econômica turística:

Primeiramente podemos considerar as contradições mais visíveis desta atividade que desponta com índices elevados de crescimento no contexto econômico mundial, mas que também desencadeia processos de degradação ambiental, com a destruição de importantes ecossistemas naturais. O turismo coloca-se, muitas vezes, como única possibilidade de desenvolvimento econômico para um lugar, uma cidade, uma região...e muitas vezes também submete as populações locais a uma ordem externa, desarticulando culturas tradicionais, como é o caso da maioria das nossas comunidades litorâneas. Atividade que não depende mais exclusivamente da vocação natural da região, podendo ser construída artificialmente pelo poder econômico e político através da criação de parques temáticos, de uma natureza

artificial, de uma autenticidade reinventada historicamente para saborearmos costumes, hábitos e tradições sociais que foram perdidas na corrida frenética dos lugares para obter um papel no processo de globalização contemporâneo.

O turismo tem a capacidade de criar novas funções ao lugar, reconfigura sua funcionalidade – prescindindo as práticas sociais tradicionais e/ou atribuindo-lhes valor – para atender o ordenamento global contido no âmago desta atividade. Assim, toda e qualquer análise acerca dos efeitos do turismo no espaço deve considerar a relação dialética do ponto de vista do binômio global-local. Atualmente, os lugares estão fortemente submetidos aos imperativos da globalização, o avançado estágio de desenvolvimento tecnológico em informação e comunicação proporciona que os agentes ligados ao capital internacional aportem nos mais diversos pontos do espaço. As localidades não se encontram mais isoladas, como em épocas anteriores, mas sim, interligadas por redes²⁸ globais e seus fluxos. A urbanização turística é o elo de conexão entre o mundo e o lugar. A partir do seu desenvolvimento, a configuração sócio-espacial das localidades passa a receber as *verticalidades* das forças externas. Nesse contexto, Luchiari (1998) considera a existência de duas análises possíveis: de um lado, a degradação dos lugares em função de sua reformulação e consumo turístico e, por outro, a formação de sociabilidades híbridas (flexíveis) por meio da conjugação entre as realidades internas e externas dos territórios.

A requalificação urbana das cidades para se adaptar às necessidades do turismo as introduzem no mercado de paisagens, tanto naturais quanto artificiais. “Algumas cidades chegam a redefinir toda sua vida econômica em função do desenvolvimento turístico, reorganizando-se para produzir paisagens atrativas para o consumo e para o lazer” (LUCIARI, 1998, p. 17). Assim, diferentemente do período fordista – em que as cidades se organizavam para a produção –, a urbanização turística aproxima-se dos moldes do capitalismo da acumulação flexível, no qual o consumo de bens e serviços assume lugar de destaque.

²⁸ No que diz respeito à atuação das redes nos territórios, Santos (2014, p. 279) observa, “mediante as redes, há uma criação paralela e eficaz da ordem e desordem do território, já que elas integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros”. Ao mesmo tempo em que a rede globaliza o espaço, também proporciona o fortalecimento de resistências às ações do capital financeiro, Haesbaert (2017, p. 123) identifica uma interseção de redes e territórios ao mencionar a existência de “redes mais extrovertidas que, através de seus fluxos, ignoram ou destroem fronteiras e territórios (sendo, portanto, desterritorializadoras), e de outras que, por seu caráter mais introvertido, acabam estruturando novos territórios, fortalecendo processos dentro dos limites de suas fronteiras (sendo, portanto, territorializadoras)”.

1.3.1 O princípio do ordenamento turístico no espaço de Cabo Frio

A partir da década de 1940, o embrionário turismo de Cabo Frio começa a receber cada vez mais visitantes oriundos, principalmente, das classes mais abastadas da sociedade brasileira. Este perfil socioeconômico de turista era mais comum, pois na época apenas quem gozava de condições para viajar conseguia chegar à cidade. A forma massificada de turismo conhecida atualmente se concretizou somente após a construção da ponte Rio-Niterói, que reduziu o tempo de viagem para a Região dos Lagos e tornando mais viável as condições para tal deslocamento.

Os primeiros turistas, acima citados, que chegaram à cidade foram responsáveis pelo início das transformações experimentadas na forma urbana da cidade a fim de satisfazer suas “necessidades”. Segundo Christovão (2011, p. 05):

Os turistas que buscavam Cabo Frio nesse período possuíam alto poder aquisitivo e buscavam reproduzir neste ‘pitoresco’ lugar as condições de vida a que estavam acostumados em seus lugares de origem. As residências de pescadores localizadas à beira mar ou à beira da lagoa eram adquiridas por valores irrisórios e ali eram construídas casas que destoavam da arquitetura simples das residências do lugar existentes até então.

Este grupo de elite, ao “descobrir” Cabo Frio e vislumbrar a possibilidade de reprodução do estilo de vida conduzido em seus locais de origem, contribuiu para o surgimento de novos fixos instalados na orla da Lagoa de Araruama. Em 1955 é fundado a subseção do Iate Clube do Rio de Janeiro, clube destinado a proporcionar a prática de esportes náuticos e convívio social. Cinco anos mais tarde é construído o Clube Náutico de Cabo Frio, cujas atribuições eram similares às do clube pioneiro. Já em 1964, é erguido o Costa Azul Iate Clube – ampliado em 1968 – na parte central da cidade e adjacente à Ponte Feliciano Sodré, tal clube só foi possível de ser edificado devido ao processo de aterramento²⁹ das margens do Canal do Itajurú.

A presença destes novos objetos geográficos na paisagem de Cabo Frio – referimo-nos

²⁹ O processo de aterramento deste canal deriva do projeto de alinhamento preconizado pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN) de 1938, no qual sugeria, a princípio, a dragagem e o seu aterramento com o propósito de facilitar o transporte marítimo pelo Canal do Itajurú, porém, logo foi engavetado. No transcorrer da década de 1960 tal projeto fora evocado, nesse caso, para atender à nova demanda econômica que dava seus primeiros passos na cidade, a especulação imobiliária. Uma discussão mais aprofundada a respeito das políticas públicas desenvolvidas e os agentes sociais implicados em torno desse projeto pode ser apreciada em Melo (2011).

aqui à parte central do município, onde se localiza o Canal do Itajuru – resulta na valorização imobiliária do seu espaço. Há, claramente, um processo de ressignificação desta área. Um local que antes era marcante a presença de grupos sociais e símbolos historicamente tradicionais associados, fundamentalmente, ao trabalho na pesca e na extração e beneficiamento do sal, acompanha o princípio da lógica turística que, com o decorrer dos anos iria provocar profundas mudanças na configuração espacial da cidade. A construção de três grandes clubes, em um espaço de tempo de aproximadamente dez anos, cujo perfil é promover a demanda pelo lazer através da exploração dos atributos naturais da cidade constitui forte evidência do advento da privatização dos espaços públicos.

O elevado grau de destaque obtido pelas primeiras inovações na sua paisagem – surgimento dos referidos clubes náuticos e a criação de solo novo proveniente do aterramento do canal – acarretaram em novos investimentos. De acordo com Melo (2011, p. 12):

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 seis 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 de Itajuru 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 ideia 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.

A figura 4 exemplifica como a edificação deste grande conjunto residencial atua na segregação do bairro da Gamboa para com o canal.

Figura 4 – Condomínio Marinas do Canal



Fonte: Melo, 2011.

Cabe destacar que se atribui aos mesmos promotores imobiliários que atuaram na construção deste condomínio a concepção do condomínio da Moringa³⁰. Sendo este um condomínio de luxo, localizado na margem oposta ao primeiro empreendimento, constituído por pequenos lotes de preço elevado.

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. [...] 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

³⁰ O condomínio Marinas do Canal à beira do Canal do Itajurú e o bairro da Gamboa mais ao fundo, no sopé do Morro do Telégrafo. A partir desta imagem é possível ter uma noção da parte do canal que foi aterrada, antes o espelho d'água ia de encontro com a encosta do morro, e como tal edificação criou uma espécie de "bloqueio" do acesso dos moradores do bairro mencionado em relação ao canal, haja vista que boa parte dos seus moradores atua na pesca.

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 (MELO, 2009, p. 148-149).

Verifica-se que a ocupação e privatização desse espaço foi possível mediante a articulação entre o Estado – esfera municipal e federal – e empresários do ramo imobiliário oriundos da capital (MELO, 2011). Tal fato exemplifica que já nessa época, Cabo Frio, ao despertar o interesse de agentes econômicos provenientes de outras cidades começa a estabelecer relações interespaciais, configurando o princípio das relações em rede entre cidades que nos anos seguintes iriam se encontrar mais concretizadas.

À medida que a economia salineira saía de cena e dava lugar à crescente atividade turística, novas infraestruturas eram criadas na cidade para atender às novas demandas que surgiam. Christovão (2011, p. 10) registra que:

O número de hotéis aumenta significativamente nesse período. Em 1963 eram apenas cinco – com destaque para o Hotel Lido que era localizado em frente à praia do Forte, no trecho que veio a ficar conhecido como praia do Lido – já em 1968 registrava-se a oferta de 162 quartos para hospedagem e, em 1977 já havia 118 estabelecimentos destinados ao alojamento e alimentação. Em 1972 foi inaugurado o Malibu Palace Hotel que de imediato torna-se um ícone da arquitetura turística local, menos em função de suas linhas arquitetônicas e mais em função daquilo que ele representava. O Malibu era o mais sofisticado hotel da cidade até então e, assim como o Lido, possuía uma localização privilegiada de frente para o mar na principal praia da cidade.

Até fins da década de 1970, a então recente atividade socioeconômica passava a sobressair perante a economia do sal. Além das condições indispensáveis para atender diretamente o turismo, a cidade obteve investimentos na infraestrutura urbana para amparar a crescente demanda como a ampliação da Avenida Assunção – principalmente para facilitar o acesso ao condomínio da Moringa –, além de asfaltamento e expansão das redes de energia, abastecimento de água e coleta de esgoto (CHRISTOVÃO, 2011). Dessa maneira, eram criadas as bases para o estabelecimento do turismo no município em questão, a partir das ações conjuntas entre o governo municipal, promotores imobiliários e empresários do ramo hoteleiro e comercial. Estes grupos de empresários obtiveram vantagens econômicas derivadas da próspera valorização do solo cabo-friense resultante da exploração turística, o que corrobora com a ideia que o turismo não provocou um crescimento desordenado em Cabo Frio, mas sim, ações planejadas entre o Estado e determinados grupos de elite.

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

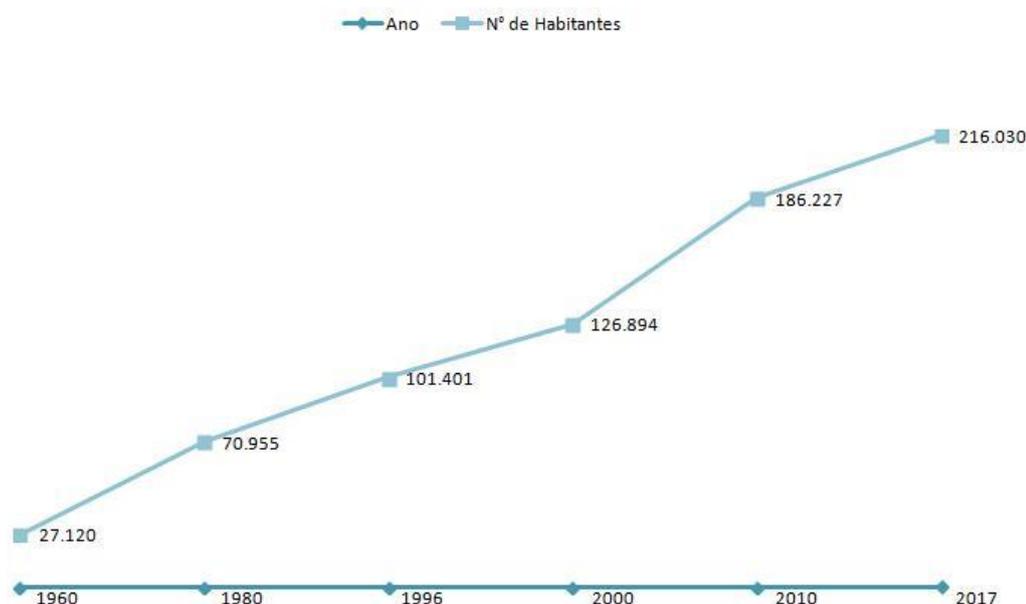
tenha havido resistências posteriores responsáveis por frear este movimento no final da década de 1970. Configurou-se, portanto, um claro favorecimento das classes dominantes pelo poder instituído no âmbito da produção e usufruto do espaço a partir de várias ações urbanísticas coordenadas, fato que influenciou diretamente sua conformação atual. (MELO, 2011, p. 19)

As décadas seguintes foram acompanhadas de elevado crescimento da população residente. De acordo com Davidovich (2002)³¹ ao citar estudos do IBGE, no ano de 1980 a população da cidade era de 70.955, já em 1996 registrava-se 101.401 habitantes – demonstrando uma taxa de crescimento anual de 2,26%. O período que vai de 1996 a 2000 indica um crescimento ainda maior, girando em torno de 5,77% – uma das maiores médias do estado e nacional –, no qual Cabo Frio alcançava a marca de 126.894 habitantes. Esses dados tornam-se fundamentais para interpretarmos de que forma o turismo litorâneo e todo o conjunto de atividades a ele atreladas, principalmente pertencentes ao setor de comércio e serviços, foram responsáveis pelo acréscimo populacional em virtude da geração de mão de obra demandada. O gráfico abaixo ilustra como a transição das atividades econômicas basilares na fundação de Cabo Frio para a racionalidade turística colaborou para seu notável incremento demográfico. Partimos da década de 1960 – período em que se encontram instalações conduzidas para a reprodução do turismo, resultantes da ação agentes imobiliários aliado à políticas públicas municipais³², além de outros espaços da cidade tornar-se alvo de sua lógica, como é o caso da Praia do Forte – até o período atual, no qual sua bases apresentam-se assentadas.

³¹ DAVIDOVICH, Fany. Comentando o crescimento populacional do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2002.

³² Conforme Christovão (2011, p. 12), em 1959 foi criada a Comissão Municipal de Planejamento e Turismo de Cabo Frio (COMUPLATUR) “que estabeleceu no seu artigo 2º que o referido órgão se constituiria de técnicos em planejamento e turismo conhecedores dos problemas e possibilidades do município”.

Gráfico 1 – Crescimento demográfico de Cabo Frio

Crescimento demográfico de Cabo Frio 1960-2017

Legenda: O dado relativo ao ano de 2017 trata-se de uma estimativa elaborada pelo IBGE. Esquema desenvolvido por pelo autor, 2018.

Fonte: Censo Demográfico de 1960 (IBGE), Censo Demográfico 2010 (IBGE) e Davidovich (2002).

O vertiginoso aumento demográfico entre as décadas de 1960 e 1980 pode ser associado à instituição do turismo como atividade econômica principal no município, tornando-o polo de atração de pessoas provenientes de outras cidades motivadas tanto pela crescente demanda de empregos quanto a busca pela satisfação por meio do lazer. Este último, além de explorar o consumo das paisagens naturais, convertendo-as em mercadoria, induziu o avanço da especulação imobiliária através da segunda residência³³, assumindo posição de relevância na receita municipal³⁴.

Ao analisar o curso da história de Cabo Frio, o recente episódio protagonizado pelo turismo alavancou transformações acentuadas em sua configuração urbana. Identificamos nela algumas características semelhantes aos axiomas da urbanização turística. Mascarenhas (2004) salienta que as cidades que adotam a economia do turismo verificam-se, em primeiro lugar, o consumo como um de seus principais vetores, especialmente pelo fato de se sobrepôr

³³ Segundo Ramão (2016), entende-se como características principais da segunda residência a aquisição de imóvel localizado em cidade diferente da primeira residência em que lhe seja atribuído valor de uso, principalmente para o lazer e o descanso.

³⁴ RIBEIRO, Miguel Angelo; O'NEILL, Maria Monica Ribeiro Caetano. Contraste entre a metrópole e o interior fluminense a partir da dinâmica populacional. *Geo UERJ* – Ano 14, n.º. 23, v.1, 1º semestre de 2012 p. 206-301.

a atividades econômicas secundárias; o segundo fator está atrelado ao referido crescimento demográfico, no qual se constata taxas médias superiores às taxas registradas na região metropolitana e nacional; terceiro, há profunda reprodução das contradições sociais como moradias precárias, trabalhos terceirizados, subemprego, dentre outros.

A urbanização turística de Cabo Frio pode ser entendida como resultado das ações de uma sociedade que se encontra em constante mudança. As revoluções técnicas e tecnológicas aliadas às estratégias dos grupos dominantes refletem no espaço a relação dialética inerente à produção capitalista. Assim como Corrêa (1996) enfatiza que o espaço urbano organiza-se de modo a representar as relações em sociedade, nota-se que o espaço da cidade em questão apresentou diferentes facetas no decorrer de sua história ao transitar desde sociedades movidas à produção – fundamentalmente à extração de matéria-prima – até a recente forma de organização social globalizada. Assim, para Luchiari (1998, p. 17):

As cidades turísticas representam uma nova e extraordinária forma de urbanização, porque elas são organizadas não para a produção, como foram as cidades industriais, mas para o consumo de bens, serviços e paisagens. Enquanto – desde a Revolução Urbana – as cidades eram construídas para a produção e para as necessidades básicas, estas cidades erguem-se unicamente voltadas para o consumo e o lazer. Este é um dos motivos que levou alguns autores a considerarem as cidades turísticas como um exemplo expressivo da cidade pós-moderna.

A autora ainda aponta que “a urbanização turística coloca as cidades no mercado de paisagens naturais e artificiais” (LUCIARI, 1998, p 17), no contexto cabo-friense é possível reconhecer este processo através de uma sucessão de eventos histórico que vão desde a privatização dos espaços públicos – como a construção de clubes, condomínios e segunda residência –, até a mercantilização da paisagem propaladas por intermédio da invenção sistemática dos locais a serem contemplados.

Assim, estabelece-se uma relação entre antigas paisagens e velhos usos e novas formas e funções, impulsionando a relação do lugar com o mundo que o atravessa com novos costumes, hábitos, maneiras de falar, mercadorias, modos de agir... Assim também, a identidade do lugar é constantemente recriada, produzindo um espaço social híbrido, onde o velho e o novo fundem-se dando lugar a uma nova organização sócio-espacial (LUCIARI, 1998, p. 17).

Neste sentido, o espaço antes habitado por grupos sociais tradicionais dá lugar a um tipo de ordenamento que prioriza aspectos daquilo que é “novo”, “moderno”, como é a forma na qual o turismo é concebido e se apresenta para a sociedade. À medida que Cabo Frio experimentava o retorno financeiro oriundo do turismo e, posteriormente, dos royalties do petróleo (década de 1990), foram realizadas algumas políticas públicas voltadas à exposição da cidade no intuito de atrair cada vez mais investimentos e consumo. Evidencia-se, portanto,

estratégias de intervenções urbanas e de propaganda associadas à noção de *city marketing*, como apresentaremos na seção seguinte.

1.3.2 O *city marketing* como um elemento estratégico na venda da paisagem de Cabo Frio

No seio do ambiente de competição entre cidades no qual sua base é a urbanização voltada à satisfação das ambições do mercado, o conceito de *city marketing* merece apreciação. Para Torres & Sanchez (1997) e Sanchez (2009) o *city marketing* refere-se a um discurso ideológico baseado na construção da imagem da cidade perfeita a fim de torná-la cada vez mais atraente ao consumo. Trata-se de um conjunto de ações que vão desde a reorganização do espaço da cidade no intuito de promover embelezamento da paisagem, o provimento de equipamentos modernos (redes de informática, transportes, comércio, dentre outros) e a propaganda. Tais ações contribuem para implantar a imagem da “cidade modelo”. A este respeito, Sanchez enfatiza:

As cidades que desfrutam hoje do status de “modelo”, segundo os padrões internacionais hegemônicos, são as que mostram uma imagem que agrega à modernização tecnológica e infraestrutural a promessa de “cidade harmoniosa”, com “alta qualidade de vida” e “renovada vida cultural e artística”. Mediante algumas ou todas as qualidades combinadas, essas são as que se apresentam como “cidades sustentáveis” (SANCHEZ, 2009. p. 173).

Deste modo, a estruturação do espaço urbano feita através de políticas baseadas no *city marketing* opera pela difusão da ideia de “cidade que deu certo” ao incutir aspectos da modernidade como presença de tecnologia, consumo consciente da natureza e a questão dos mais diversos tipos de lazer. Portanto, a cidade da nova racionalidade do capitalismo incorpora a noção do “novo” – da inovação que está pronta para ser apreciada e consumida. Logo, nota-se que este tipo de imagem torna-se um mito que, ao trazer consigo uma representação positiva de cidade, escamoteia as contradições que essas práticas de publicização acarretam para o lugar.

A criação de uma nova imagem com ares de modernidade dentro do espaço urbano direciona a forma como a cidade será consumida ou, em outras palavras, as práticas dentro da vida coletiva e, portanto, mitifica as formas de cultura a serem praticadas no seu espaço. Sob este ponto de vista, a propaganda feita para as cidades é arquitetada por meio da formação de imagens-síntese, que podem ser entendidas como uma fórmula que contém os elementos

criados no espaço da cidade e prontos para serem consumidos. Para Torres & Sanchez (1997, p. 108) as imagens-síntese “conformam valores e crenças, fornecendo elementos àqueles que, envolvidos com o marketing e a mídia, procuram articular a atividades econômicas e sociais determinados elementos consensuais do discurso sobre a cidade”. Assim sendo, as imagens-síntese norteiam a forma como os espaços da cidade serão apropriados, bem como a padronização de um determinado tipo de cultura revela o traço de comportamento dos cidadãos no seu interior.

Desde o final da década de 1990 e início dos anos 2000, a cidade de Cabo Frio passou por uma reestruturação do seu espaço urbano. Impulsionada pelo turismo – atividade econômica intensificada a partir da década de 1970 – e pelo recebimento dos royalties do petróleo, os governos dos prefeitos Alair Corrêa³⁵ (1997 - 2004) e seu sucessor Marcos da Rocha Mendes³⁶ (2005 - 2012) dedicaram-se, em suas políticas públicas, a adequar os pontos turísticos da cidade a áreas de possível potencial para o consumo vinculadas ao turismo e, conseqüentemente, ao que entendemos aqui como elementos presentes na estratégia do *city marketing*. As localidades próximas aos corpos hídricos como a orla da Praia do Forte e o Canal do Itajuru foram alvo de um processo de reestruturação e embelezamento. Sobre as intervenções destes governos nos pontos turísticos da cidade, Oliveira & Mascarenhas (2007, p. 05) apontam:

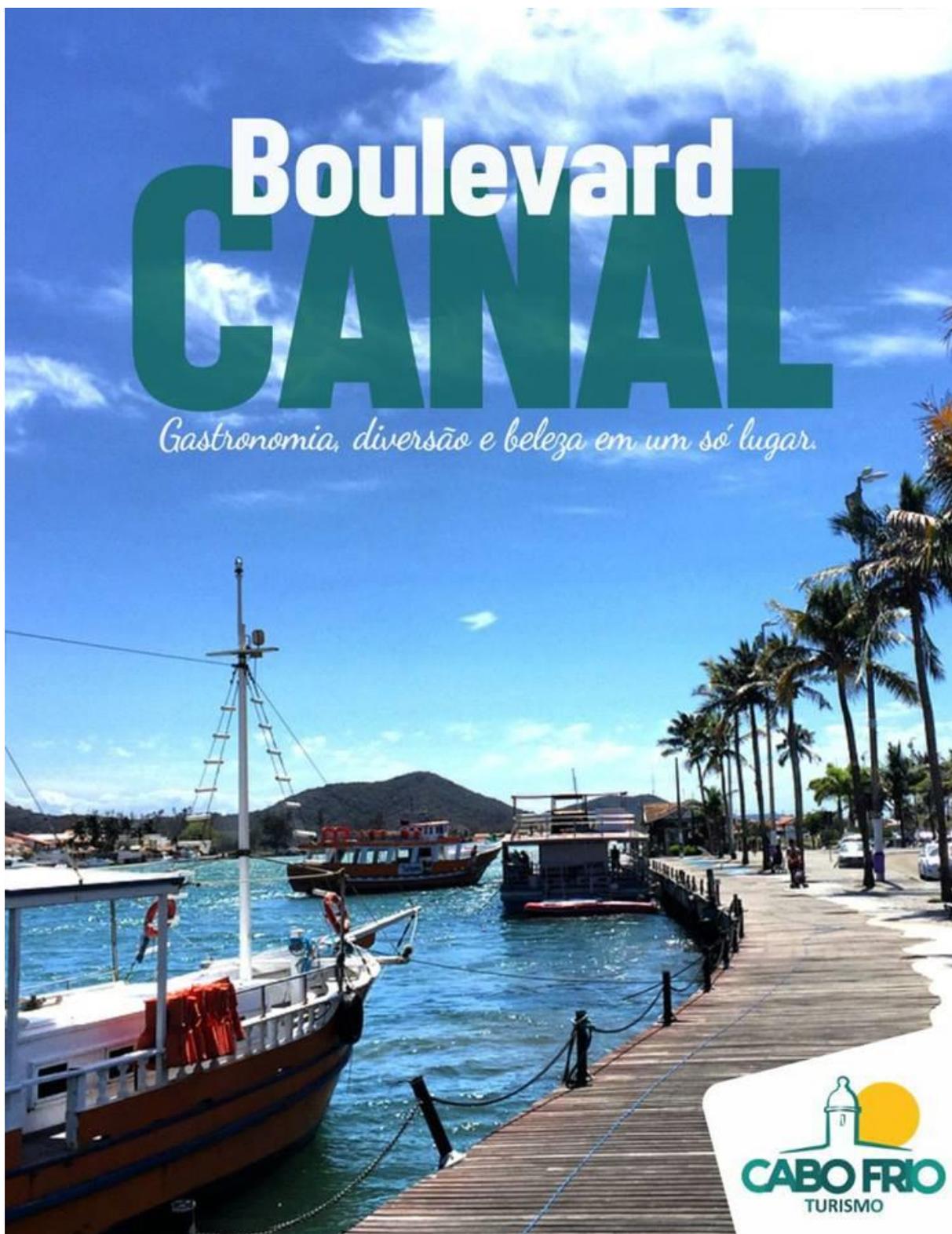
Assim, para estimular o turismo, o poder público vem realizando nas últimas administrações obras de revitalização da cidade, como o calçamento e sinalização de ruas, obras de saneamento e escoamento de águas, recriações paisagísticas e estruturais. Particularmente, a partir da administração municipal de Alair Corrêa (1997-2004), mas também na atual administração (Marcos Mendes, eleito com o apoio do antigo prefeito), novas paisagens simbólicas foram criadas, com destaque para a transformação estética do antigo “Canal do Itajuru” (agora intitulado “Boulevard Canal”), e a remodelação da Praia do Forte, com a construção de um “calçadão” colorido complementado por um “*deck*”, bancos e luminárias, acrescidos da edificação das praças das Águas e do Artesão. Além disso, dentro dessa vigorosa reestruturação urbana cujo objetivo é recriar a imagem da cidade e adequá-la aos pressupostos da “qualidade de vida”, a prefeitura investiu profundamente na limpeza urbana (instalando a “setorização cromática”, que divide

³⁵ Consideramos importante salientar que Alair Corrêa, que fora prefeito da cidade em época anterior ao período citado (entre 1983 e 1988), elegeu-se novamente para o cargo em 2012 e cumpriu mandato entre os anos de 2013 e 2016.

³⁶ Após o término do último mandato de Alair Corrêa (2013 - 2016), Marcos da Rocha Mendes foi eleito mais uma vez. Iniciou seu mandato em 2017, no entanto teve seu registro de candidatura (eleições de 2016) cassado pelo TSE no dia 24 de abril de 2018 e deposto do cargo de prefeito em virtude de discordância com as atribuições da Lei da Ficha Limpa. Assim, Cabo Frio passará por nova eleição marcada para o dia 24 de junho de 2018. Informação disponível em <<http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/prefeito-ficha-suja-de-cabo-frio-tem-registro-cassado-no-tse/>>.

a cidade em conjuntos de bairros limítrofes demarcados por uma só cor – laranja, amarelo, verde, azul etc. – que ilustram fachadas, meios-fios, lixeiras etc.) e na criação de slogans como “Cabo Frio: A cidade mais limpa do Brasil”, “Cabo Frio: Cidade abençoada por Deus”, ou ainda, “Cabo Frio: A cidade para o cidadão.

Figura 5 – Publicidade da Secretaria de Turismo de Cabo Frio sobre o Boulevard Canal



Fonte: <https://www.facebook.com/CABOFRIOTUR/>. Acesso em: 06 nov. 2017.

Pode-se considerar que as administrações dos prefeitos Alair Corrêa e Marcos da Rocha Mendes preparam terreno fértil, ou melhor, ampliaram as condições para a crescente atração de investimentos privados na cidade. O primeiro, de caráter mais populista, investiu na promoção de shows e eventos, caracterizando assim a infalível política do pão e circo, sendo que, neste caso, mesmo que faltasse o pão, o circo dava conta de alavancar sua popularidade. Outro elemento característico de sua gestão eram os investimentos na limpeza urbana. Na época, o frequente o discurso de abandono da cidade pelas administrações anteriores serviu para conquistar apoio popular para que dispendiosos investimentos em higienização fossem aceitos como estratégia de superação de crise. Dessa forma, foram concebidas obras de pavimentação e calçamento de ruas e toda uma organização da limpeza pública, conforme destacado acima. Carlos Vainer enfatiza que a estratégia de percepção de crise pelos cidadãos é um dos itens fundamentais para que o planejamento estratégico urbano seja posto em prática.

Na velocidade da mudança intervém uma diversidade de fatores, tais como: uma consciência aguda de *crise urbana*, compartilhada pelos principais atores públicos e privados. A degradação do centro histórico e a congestão do centro moderno eram processos muito visíveis e que afetavam negativamente os principais atores e a maioria dos cidadãos. A debilidade da infraestrutura urbana [...] era sentida tanto pelos agentes profissionais e empresariais como pelos residentes ou usuários da cidade. Nos bairros populares se desenvolveu uma forte demanda social reivindicativa, que requeria respostas imediatas de um novo contexto democrático. A crise de base econômica tradicional [...] acentuou a urgência de respostas urbanas [...] que, ademais, contribuíssem para a reativação econômica e do emprego (BORJA, 1995: 8 apud VAINER, 2013 p. 92).

De acordo com os princípios do planejamento estratégico urbano, para superar a *crise urbana*, torna-se imprescindível pautar-se nas experiências de *idades ganhadoras*:

Em todas as cidades o projeto de transformação urbana é a somatória de três fatores: a) a *sensação de crise* aguda pela conscientização da globalização da economia; b) a negociação entre os atores urbanos, públicos e privados e a geração de liderança local (política e cívica); c) a vontade conjunta e o consenso público para que a cidade dê um salto adiante, tanto do ponto de vista físico, como econômico, social e cultural (CASTELLS & BORJA, 1996: 156 apud VAINER, 2013, p. 92-93)

Assim, o conjunto de reformulações do espaço da cidade operou no sentido “modernizar” a cidade, adequá-la um padrão pertinente às demandas do mercado. A grande aceitação pública das políticas promovidas pelo governo de Alair Corrêa (1997 - 2004) elegeu seu sucessor, Marcos da Rocha Mendes (2005 - 2012). Detentor de um perfil mais empreendedor que o anterior, este prefeito deu prosseguimento às políticas públicas de reformulação do espaço de Cabo Frio direcionadas em atrair cada vez mais investimentos. No decorrer de sua gestão verifica-se a execução de obras que possibilitaram maiores aplicações

do capital imobiliário. Nesse ínterim, Cabo Frio assistiu ao processo de “condominização” do seu espaço, no qual se refere ao significativo aumento do número de prédios e condomínios – particularmente nas imediações das paisagens naturais da cidade³⁷. A exemplo, durante o governo deste prefeito foi inaugurado o loteamento do bairro planejado do Novo Portinho (2008) e a conclusão de todo o processo de licenciamento das obras referentes à construção do Shopping Park Lagos, nosso objeto de estudo.

Governantes como estes são fundamentais para se colocar em prática as estratégias do empreendedorismo urbano aliado ao *city marketing*. A tática do entretenimento cria, no imaginário popular, um sentimento de positividade que ao mesmo tempo em que despolitiza os cidadãos, os alienando dos mais engenhosos planos de mercantilização dos espaços da cidade e de sua conseqüente elitização. No caso de Cabo Frio, as obras ligadas à urbanização turística foram vistas com ares de prosperidade por parte dos cidadãos, pois nestes locais foram construídos monumentos que ressaltam a presença de esportistas locais de sucesso – como o surfista Victor Ribas e o jogador de futebol Leandro – e também a íntima relação com o ambiente marítimo – presente em toda a história da cidade. Vainer chama atenção para o fato de que todo um conjunto simbólico criado para superar o “atraso”, por meio de intervenções urbanísticas que objetivam modernizar o espaço operam no sentido de estimular o *patriotismo cívico*.

Os monumentos e as esculturas (pelo que representam e pelo prestígio de seus autores), a beleza plástica e a originalidade do desenho de infraestruturas e equipamentos ou o cuidadoso perfil de praças e jardins proporcionam dignidade à cidadania, fazem a cidade mais visível e reforçam a identidade, incluindo o patriotismo cívico de sua gente (BORJA, 1997: 14 apud VAINER, 2013, p. 95).

O autor aponta, ainda, outros argumentos em torno da instrumentalização do urbanismo monumentalista:

a) a estética faz parte da promoção da qualidade do próprio governo local e difunde quantidade na cidade, favorecendo a geração de “deveres e comportamentos cívicos da população” (o que poderíamos chamar de urbanismo disciplinador); b) cria símbolos na cidade, favorecendo o marketing urbano e contribuindo, desta forma, para atrair investidores (VAINER, 2013, p. 95).

Por outro lado, o mito de prosperidade trazido pelo incentivo ao turismo e materializado nas políticas públicas adotadas por tais gestões serviram para esconder adversidades encontradas nas áreas distantes da privilegiada região central da cidade. Bairros

³⁷ A respeito da mercantilização das paisagens naturais de Cabo Frio, consultar a dissertação de mestrado de Ramão (2015).

como Jardim Esperança, Jacaré, Boca do Mato, Porto do Carro, Tangará, dentre outros, apresentam as mazelas produzidas pela sociedade capitalista como, por exemplo, a violência³⁸, o tráfico de drogas, a presença de milícias e facções criminosas, o desemprego e a falta de infraestrutura ligada aos serviços básicos (água, esgoto, rede elétrica).

Como mencionado anteriormente, ao priorizar determinadas localidades em detrimento de outras, os governantes desempenham um papel de verdadeiros homens de negócio, pois as áreas contempladas por suas políticas serão apropriadas pela classe burguesa. Ao mesmo tempo é moldado um sentimento de patriotismo cívico pela sociedade ao invés da percepção de crise que estas políticas proporcionam, e este é um elemento chave para a abertura do espaço urbano para a sua mercantilização. A este respeito, Vainer (2013, p. 94) nos diz:

na verdade, um dos elementos essenciais do planejamento estratégico é a criação das condições de sua instauração enquanto discurso e projeto de cidade. Vê-se que, curiosa e paradoxalmente, o *patriotismo de cidade*, ao contrário do *sentimento de crise*, não é condição, mas resultado do sucesso do próprio projeto – na verdade, é resultado e condição.

Acerca das ações do *city marketing* na produção da imagem da cidade-espetáculo, Sanchez (2009, p. 182) complementa:

enquanto, para fora, a imagem da cidade serve para vendê-la mediante estratégias que incrementam seu atrativo comercial, turístico e cultural, procurando atrair grandes investimentos, para dentro, a *mercadotecnia* urbana engendra uma visão de cidadania que assalta, especialmente, os próprios cidadãos.

Em suma, o modelo de planejamento urbano adotado em Cabo Frio define o caráter de seu conteúdo, a adoção de estratégias do *city marketing* pretende elaborar um ambiente propício aos investimentos privados em detrimento de políticas que viabilizem o acesso aos serviços básicos que a população local necessita, ou seja, que promova a cidadania plena aos seus habitantes. Como ressalta Vainer (2013, p. 96), “o debate sobre as prioridades e o projeto de cidade não têm nada a ver com o debate acerca da natureza, prioridades e projeto de sociedade”.

Tendo invocado em sua origem a necessidade de descentralização do poder, e sua consequente democratização na esfera municipal, o planejamento estratégico urbano e seu patriotismo de cidade desembocam claramente num projeto de eliminação da esfera política local, transformada em espaço de exercício de um projeto empresarial

³⁸ Cabo Frio está entre as dez cidades mais violentas do estado, ocupa o sétimo lugar quanto ao número de homicídios dolosos registrados. Dados disponíveis em < <https://extra.globo.com/casos-de-policia/taxa-de-homicidios-explode-na-regiao-dos-lagos-ultrapassa-da-baixada-fluminense-22261382.html>>.

encarnado por uma liderança personalizada e carismática. Transfigurando-a em mercadoria, em empresa ou em pátria, definitivamente a estratégia conduz à destruição da cidade como espaço da política, como lugar de construção da cidadania. A reivindicação de poder para as comunidades e coletividades locais, conquistada numa luta travada em nome do autogoverno, se consuma como abdicação em favor de chefes carismáticos que encarnam o projeto empresarial (VAINER, 2013, p. 98).

1.4 A cidade de Cabo Frio vista sob o prisma da produção capitalista do espaço

As estratégias adotadas pelos diferentes agentes sociais envolvidos no crescente processo de urbanização e, principalmente, na construção do Shopping Park Lagos podem ser analisadas no que Harvey assinala como empreendedorismo urbano. Neste sentido, o processo de reorganização do espaço urbano reflete a adoção de medidas ligadas à política neoliberal, sobretudo no que tange à ação do Estado como mediador do uso do solo.

Harvey (2006) destaca que os elementos principais do empreendedorismo são:

- a) Fomento à parceria público-privada, na qual as empresas buscam integrar-se aos governos locais a fim de proporcionar o financiamento de novos empreendimentos, o estímulo aos investimentos e a geração de emprego;
- b) Os empreendimentos promovidos pela parceria público-privada são especulativos na sua execução, isto significa que, de um lado, na maioria das vezes, o setor público assume o risco e a instabilidade que a especulação gera – o negócio pode dar certo ou não – enquanto que, por outro, o setor privado fica com os benefícios. Para o autor, “a característica de assunção de risco pelo setor público local (em vez do nacional ou federal) é o que diferencia a fase atual do empreendedorismo urbano” (HARVEY, 1996, p. 173);
- c) Enfoque na economia política do lugar ao invés de no território, a parceria público-privado está interessada nos locais da cidade que possuem atributos que promovam o retorno dos lucros.

Assim, este tipo de estratégia se espelha no modelo segregador e desigual da sociedade capitalista, pois suas intenções não estão ligadas à criação de políticas que priorizem benefícios coletivos nem ao território da cidade como um todo, mas sim aos pontos em que possuem potencial para atrair atividades econômicas, capitais, tecnologias, dentre outros.

Sob esta ótica, Carlos B. Vainer (2013) desenvolve a ideia do atual modelo de planejamento, chamado planejamento estratégico urbano, que pressupõe que as cidades da era do capitalismo financeiro devem adaptar-se à sua dinâmica, isto é, ao imperativo da nova questão urbana concentrada no padrão competitivo empresarial. Assim, para adquirir um relevante grau de atratividade, as ações precisam girar a partir da competição pelo investimento de capital, novas tecnologias, novas indústrias e negócios, na qualidade dos serviços oferecidos e na atração de mão de obra.

O Estado adquire relevante importância na era do capitalismo informacional e da produção da cidade baseada no empresariamento urbano. Segundo Milton Santos, “[...] o Estado é levado a ampliar cada vez mais o seu papel e a intrometer-se cada vez mais em seus domínios, anteriormente reservados à iniciativa privada” (SANTOS, 2004, p. 222). Ainda, segundo o autor, o Estado assume um papel central, pois se torna “instrumento direto ou indireto da realização a nível local das forças externas” (SANTOS, 2004, p. 232), ou seja, instrumento das empresas ligadas ao grande capital como as transnacionais. Assim, o Estado torna-se um dos responsáveis pela criação ou pela manutenção das rugosidades no espaço. No caso da construção do Shopping Park Lagos, em Cabo Frio, observa-se a criação de um novo elemento fixo no quadro do *sistema de objetos*³⁹ que compõem a cidade, visto que, anteriormente, o local onde este se situa era marcado pela presença de elementos naturais como a vegetação de mangue e restinga que circundavam a Laguna de Araruama.

A presente época, marcada pela ideologia neoliberal que versa acerca da “ausência” do Estado da economia é passível de crítica com relação à sua atuação, pois, segundo Santos (2004, p. 222 e 223), o Estado

a) torna-se o maior responsável pela penetração das inovações e pela criação de condições de sucesso dos investimentos porque, como instrumento de homogeneização do espaço e do equipamento de infraestrutura, ele é o responsável maior pela penetração das inovações e pelo sucesso dos capitais investidos, sobretudo os grandes capitais; b) por seus próprios investimentos o Estado participa de uma divisão de atividades que atribui aos grandes capitais os benefícios maiores e os riscos menores. Trata-se de uma divisão de atividades em escala internacional que assegura a continuidade e a reprodução desigual de riquezas; c) Finalmente, e para poder prosseguir com essas funções, o Estado tem que assumir, cada dia de maneira mais clara, seu papel mistificador, como propagador ou mesmo criador de uma ideologia de modernização, de paz social e de falsas esperanças que ele está bem longe de transferir para os fatos.

³⁹ Segundo Milton Santos (2014), o sistema de objetos está relacionado ao conjunto de elementos concretos que formam o meio geográfico, desde aqueles concebidos pela natureza até aqueles que se originam por meio das relações sociais, como prédios, estradas, usinas de produção de energia, dentre outros.

A partir do exposto acima, podemos notar que as ações do Estado são imprescindíveis para contemplar os interesses capitalistas, principalmente quanto ao tipo de intervenção estatal que atenda aos “interesses constituídos e dominantes do mercado” (VAINER, 2013, p. 86).

A transição para o capitalismo da acumulação flexível impõe uma lógica mercantil para o espaço. Deste modo, as intenções mercadológicas voltarão seus interesses para os espaços que apresentarem grande capacidade de oferecer rentabilidade aos seus empreendimentos, o que Milton Santos denomina de “guerra dos lugares”⁴⁰. Sobre a produtividade do lugar, o autor destaca: “os lugares se especializam, em função de suas virtualidades naturais, de sua realidade técnica e de suas vantagens de ordem social. Isso responde à exigência de maior rentabilidade para capitais obrigados a uma competitividade sempre crescente” (SANTOS, 1996, p. 248).

Ao analisar a influência do capitalismo pós-fordista na cidade, podemos visualizar, no plano real, a asserção feita por Roberto Lobato Corrêa (1996) sobre o fato de o espaço urbano possuir a característica de ser um reflexo e condicionante da sociedade, neste caso, a competitividade estimulada pelo mercado também se transfere para o espaço e, além disso, cria um ambiente favorável aos negócios. A esse respeito, Harvey (2006, p. 179) diz que “à medida que a concorrência interurbana se torna maior, quase certamente acionará um poder coercitivo externo sobre certas cidades, aproximando-as mais da disciplina e da lógica do desenvolvimento capitalista”. Destarte, o espaço urbano tem múltiplas funções na dinâmica atual do capitalismo, pois exerce a função de meio (base), produto e reproduzidor das relações sociais de produção.

Nota-se, ao observar os objetos geográficos existentes na paisagem, que Cabo Frio possui uma gama de elementos que fomentam o consumo capitalista do seu espaço, pois foram criados por agentes sociais que estão interessados nas vantagens locais disponíveis. O solo urbano se torna mercadoria, onde principalmente a exploração turística tira proveito dos seus atributos. As amenidades locais são incorporadas à ideologia do *consumo consuntivo* (SANTOS, 2013), às infraestruturas – voltadas para o atendimento a esta

⁴⁰ Entendemos que o referido conceito aplica-se à recente urbanização de Cabo Frio, no que se refere às obras de reestruturação da orla da Praia do Forte e a criação do Boulevard Canal (OLIVEIRA & MASCARENHAS, 2007). Tais inovações, de forte cunho paisagístico, buscam enaltecer os elementos contidos na configuração da natureza local e, dessa maneira, concebendo uma esfera simbólica apropriada para atrair visitantes e investimentos.

demanda – e materializam-se em locais estratégicos estipulados pela especulação capitalista empreendedora para atender à demanda consumista cada vez mais crescente. No entanto, a presença do shopping pressupõe uma maior centralidade para o município ao reforçar a oferta de comércio e serviços já existente, fazendo com que esta exerça um destaque ainda maior na hierarquia das cidades da região ao atrair o fluxo de pessoas, finanças e informação.

Neste ínterim, podemos perceber a ação do Estado como organizador direto do espaço da cidade – em articulação com outros agentes vinculados ao capital privado como proprietários fundiários, promotores imobiliários, entre outros – no qual faz o papel de regulador do solo. O modelo empreendedor de organização do espaço adotado pelo Estado se relaciona com a iniciativa privada no sentido de atender as suas necessidades que, neste caso, caracterizam-se por forjar as relações de produção da sociedade capitalista. Dentro deste contexto, segundo Coutinho (2008, p. 19), o Estado age como:

[...] um organismo que exerce uma função precisa: garantindo a propriedade privada, o Estado assegura e reproduz a divisão da sociedade em classes (ou seja, conserva a “sociedade civil”) e, desse modo, garante a dominação dos proprietários dos meios de produção sobre os não-proprietários, sobre os trabalhadores diretos. O Estado, assim, é um *Estado de classe*: não é a encarnação da Razão universal, mas sim uma entidade particular que, em nome de um suposto interesse geral, defende os interesses *comuns* de uma classe *particular*.

Assim sendo, nota-se que o papel do Estado continua sendo de grande importância para a mediação dos interesses e conflitos de classe. Comparando sua atuação no período fordista-keynesiano, fica claro o provimento de políticas que iam para além da manutenção da propriedade privada e, portanto, abarcavam uma parcela maior da sociedade. Ainda que as políticas públicas criadas neste período mantivessem o privilégio da propriedade privada (classe burguesa), estas também incluíam uma parcela da classe trabalhadora, pois fortaleciam uma série de direitos trabalhistas, além do investimento público. Desta maneira, tais políticas garantiam emprego e renda para a população. A esse respeito, Harvey (2014, p. 129) observa que:

Os governos também buscavam fornecer um forte complemento ao salário social com gastos de seguridade social, assistência médica, educação, habitação, etc. Além disso, o poder estatal era exercido direta ou indiretamente sobre os acordos salariais e os direitos dos trabalhadores na produção.

A mudança para o empreendedorismo traz consigo o receituário neoliberal e o “pacote” de diretrizes do Consenso de Washington para a reconfiguração das economias dos países, que passam pela desregulamentação das economias nacionais – principalmente dos países periféricos –, provimento de políticas que facilitem a entrada de capitais estrangeiros, privatizações, contenção de gastos públicos, dentre outros. A atuação do Estado volta-se para

o atendimento das transações que envolvem o grande capital e a manutenção do privilégio da classe burguesa. Assim, o Estado passa a atender uma pequena parcela da sociedade e, agora, adquire fundamental função para a materialização do período capitalista neoliberal no espaço da cidade. Sobre o privilégio das elites na produção da cidade, Vainer (2011, p. 5) explica:

Submetida ao movimento espontâneo do mercado, a cidade deve funcionar como uma verdadeira empresa (Vainer, 2009), e como tal deve ser conduzida. Por conseguinte, e coerentemente, há que entregá-la, sem hesitação e sem mediações, a quem entende de negócios: os empresários capitalistas.

Portanto, a cidade é vista como negócio e os agentes envolvidos na sua produção estão interessados em produtividade. Para alcançar o nível desejado de produtividade os capitalistas necessitam de políticas públicas que lhes forneçam vantagens que passam pelo desmantelamento das lutas políticas, dos partidos e sindicatos, além da criação de leis que ultrapassem os limites da legalidade como isenções e favores fiscais para empresas. A cidade torna-se, assim, uma cidade de exceção, ou seja, tornam-se habituais as políticas urbanas que têm que ser tomadas em casos extremos, como quando da inexistência de condições para o provimento de políticas públicas pelo Estado.

Sobre a ideia de cidade de exceção, Vainer (2011, p. 10) aponta que “a lei torna-se passível de desrespeito legal e parcelas crescentes de funções públicas do estado são transferidas a agências ‘livres da burocracia e do controle político’”. E continua seu raciocínio ao afirmar que “a forma como governam e legislam produz e reproduz situações e práticas de exceção, em que poderes são transferidos a grupos de interesse empresarial” (VAINER, 2011, p. 11), pois:

Trata-se de uma nova forma, em que as relações entre interesses privados e Estado se reconfiguram completamente e entronizam novas modalidades de exercício hegemônico. Neste contexto, torna-se regra a invisibilização dos processos decisórios, em razão mesmo da desqualificação da política e da desconstituição de fato das formas “normais” de representação de interesses. Não se sabe onde, como, quem e quando se tomam as decisões – certamente não nas instâncias formais em que elas deveriam ocorrer nos marcos republicanos (VAINER, 2011, p. 12).

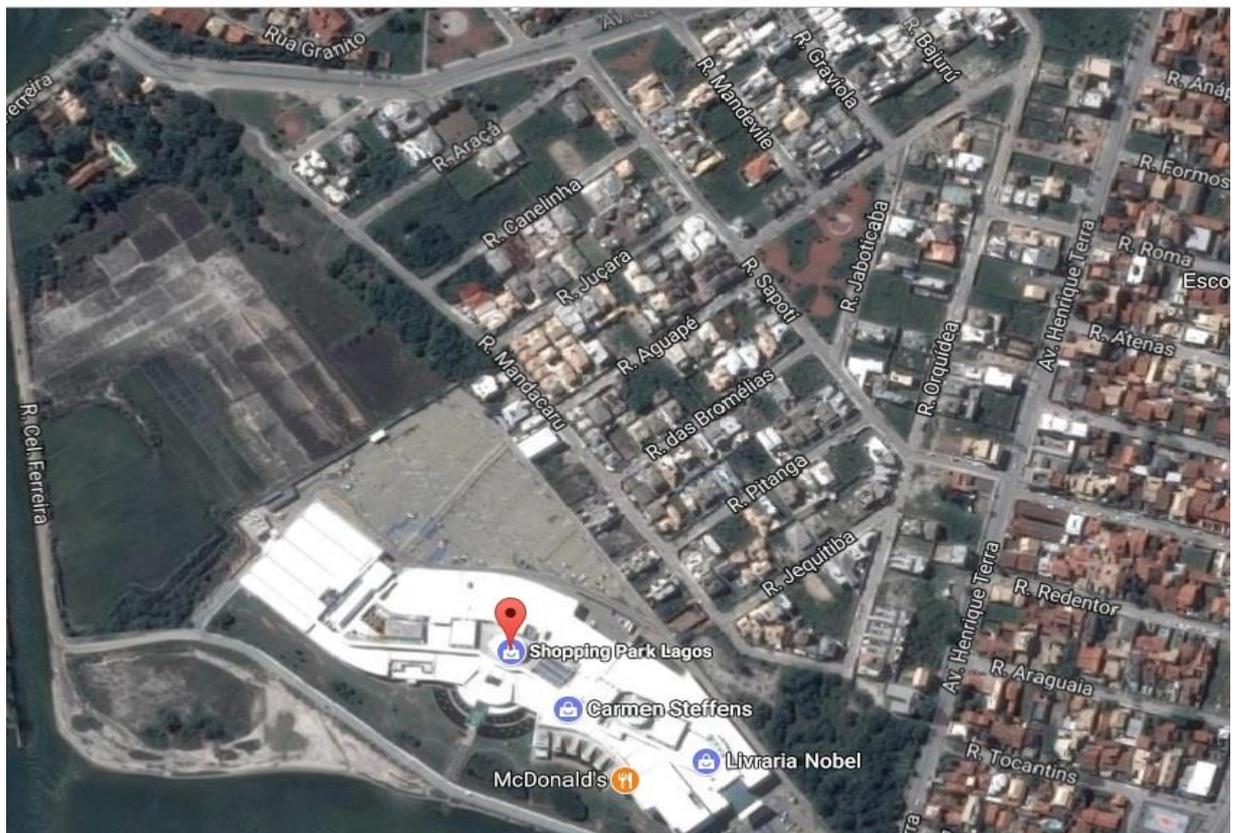
Podemos perceber que este tipo de gerenciamento da cidade aproxima-se muito da ideia de estado de exceção trazida por Agamben (2004). Para ele, o estado de exceção era para ser um estado provisório, uma situação transitória, todavia tem se transformado em estado permanente, como novo paradigma de governo. Isso acontece em razão da própria norma constitucional permitir a suspensão de direitos e garantias individuais em situações fora da normalidade, com o objetivo de se restabelecer o status quo, através de uma modificação da estrutura governamental ou estatal. Agamben (2004, p. 12) diz que “o estado de exceção apresenta-se como a forma legal daquilo que não pode ter forma legal”. Deste

modo, Vainer (2011, p. 12) complementa: “a cidade de exceção se conforma também como democracia direta do capital”.

1.5 O bairro Novo Portinho e a construção do Shopping Park Lagos, um novo arranjo espacial

O Shopping Park Lagos encontra-se na extensão do recente bairro Novo Portinho – inaugurado em 2008. Trata-se de um bairro planejado, voltado principalmente para o uso residencial, porém, já se constata a presença de comércio e serviços.

Figura 6 – O Shopping Park Lagos e o bairro Novo Portinho



Fonte: Google Earth, 2017.

O projeto deste empreendimento suscitou polêmicas desde o surgimento da notícia de sua construção até os períodos posteriores à sua conclusão. Primeiramente, foi construído numa área onde antes havia uma salina, portanto, o processo de reorganização desta área para torná-la capaz de suportar um *shopping center* contou com a intervenção de agentes sociais

distintos, bem como de suas articulações para adaptá-la para a construção de qualquer tipo de edificação. Em segundo lugar, os conflitos inerentes à sua construção estão relacionados ao fato de a área onde o shopping se localiza possuir relevância ambiental e histórica para a cidade.

No que tange ao primeiro tópico, no local onde hoje existe o shopping, a natureza circundante se caracteriza por estar em uma área onde encontramos elementos pertencentes a dois ecossistemas da região, o mangue e a restinga. Com relação ao aspecto histórico, tal localidade era uma área de interesse histórico e arqueológico pelo IPHAN⁴¹. Esse mesmo local, além da importância natural, possuía um sítio arqueológico onde foram encontrados evidências de sambaquis – vestígios de comunidades milenares que habitaram a região e que são considerados os ancestrais dos povos indígenas que tiveram contato com os colonizadores que desembarcaram no Brasil séculos mais tarde. Considerando a relevância ambiental e histórica desse lugar, o fato mais intrigante consiste em questionar como este empreendimento pôde se estabelecer em tal localidade, visto que a Lei Orgânica do município de Cabo Frio considera como área de preservação permanente os locais que apresentam estes tipos de características.

O referido empreendimento resulta da parceria entre as empresas Shoppinvest Empreendimentos e Participações S/A, uma das proprietárias do empreendimento, João Fortes, do ramo imobiliário e incorporação (com sede no Rio de Janeiro, e que dispõe de escritórios em outras cidades brasileiras, com atuação em todo o território nacional), a construtora local Modular e o grupo varejista alimentício Big Burger (sócio de empresas do ramo de alimentos, de âmbito nacional e internacional, também proprietário do shopping). Nota-se, portanto, que os interesses de todos os atores envolvidos determinam os valores de uso e de troca abarcados pela localidade onde o shopping se encontra.

Como destacamos na seção anterior, o processo de transformação na configuração urbana de Cabo Frio vem acompanhado, nas últimas décadas, do desenvolvimento da urbanização turística que tem no seu cerne a ideologia do consumo da paisagem e da privatização da mesma. Para isso, a venda da paisagem natural da cidade, como se fosse um item de consumo ligado ao prazer, deve estar atrelada aos investimentos que priorizam a qualidade de vida e se tornam fundamentais neste contexto. Como veremos adiante, a

⁴¹ É importante frisar que apesar de sua pertinência no quesito histórico, esta área não era tombada pelo referido instituto. Reservamos maior atenção em discutir como se deu o processo que resultou na substituição do sítio arqueológico pelo *shopping center* na seção 2.2.2 do segundo capítulo deste trabalho.

concepção de modernidade inerente à imagem dos *shopping centers* serve de complemento aos discursos propagados pelo city marketing.

Por outro lado, a centralidade exercida por Cabo Frio na sua Região Imediata implica ocupar um lugar de destaque na hierarquia urbana, conceito abordado tanto por Roberto Lobato Corrêa quanto por Milton Santos. Portanto, a presença de um *shopping center* na cidade não é mero acaso, muito pelo contrário, é fruto da estratégia dos produtores do espaço urbano que veem a cidade como potencial para grandes investimentos conforme uma lógica de concorrência interurbana. Ademais, vale ressaltar que na atual fase do capitalismo, o shopping center é o símbolo da “sociedade de consumo” devido ao fato de concentrar no seu interior uma grande diversidade de opções de consumo, lazer e de propagação de um modo de vida fetichista. São espaços que se passam como públicos e oferecem a ilusão de uma “nova cidade”, mais limpa, mais bonita e mais segura aos seus consumidores, de acordo com Padilha (2006). E por esses espaços terem uma configuração idêntica em qualquer lugar do Ocidente (pelo menos), a fim de facilitar a circulação acelerada de pessoas e bens, são conceituados como “não-lugares”, isto é, “o espaço do não-lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas solidão e similitude”. (AUGE, 1994 apud PADILHA, 2006, p. 32). Como apontou Padilha (2006, p. 32)

[...] shopping é reafirmado como um espaço de consumo que oferece estrategicamente lazer, que ganha significado de atração turística, que valoriza empreendimentos imobiliários na região onde se instala e que passa a ter representação como parte da história de uma cidade, da mesma forma que um monumento ou uma catedral.

Considerando que os lucros do setor turístico da cidade e toda a sua estrutura não apresentam regularidade ao longo do ano – pois o fluxo de visitantes à cidade é sazonal – a chegada de um *shopping center* na cidade pode estar relacionada a uma ordem que concentre o consumo no município de uma forma mais efetiva e regular para os intentos capitalistas contemporâneos e seus padrões de desenvolvimento.

Para Harvey (2006), na era do capitalismo da acumulação flexível a terra incorpora valores que vão além da produção – como espaço que cumpre apenas a função de ser base da produção e circulação de mercadorias – passando a concentrar interesses relativos à especulação imobiliária. A terra, que absorve os mais variados tipos de atividades econômicas, como o consumo de suas potencialidades que ampliam as trocas capitalistas, passa a ser um item estratégico dos interesses hegemônicos. Desta maneira, é inegável que o fato de o shopping se localizar na continuidade de um bairro planejado, dirigido a residências para consumidores de maior poder aquisitivo, é consequência da parceria entre o poder

público municipal e empresas privadas que agiram no intento de promover a valorização do local.

Esta área contou com investimentos públicos na requalificação do bairro, principalmente na pavimentação da Avenida Henrique Terra, visando facilitar a acessibilidade, pois essa via faz ligação com uma das entradas da cidade, através da ponte Márcio Corrêa, inaugurada em 2004. Acresça-se que a localidade contou com a implantação das redes de iluminação, distribuição de água e saneamento básico. Deste modo, Cabo Frio passou a presenciar a transformação de uma área onde existia uma antiga salina (e também a vegetação típica do ecossistema de restinga) que possuía baixo valor de mercado, em um espaço altamente valorizado pela especulação imobiliária.

Desde 2008, data da inauguração do bairro Novo Portinho, até os dias de hoje constata-se um aumento do preço dos imóveis, e a chegada do shopping é um dos fatores que contribui para tal fato. Para se ter uma ideia, Gonçalves (2015), em recente pesquisa, considera que “o mesmo terreno de 450 m² que custava no mínimo R\$ 120.000,00 em 2008, hoje está sendo vendido por imobiliárias no valor de R\$ 700.000,00”.

Observamos que a incorporação deste espaço na malha urbana da cidade corresponde ao que Sposito (1998) diz sobre a escala de centralidade interurbana. Tanto o caso do Shopping Park Lagos quanto o do bairro Novo Portinho comprovam que a atuação de agentes ligados à especulação fundiária e imobiliária, grupos de distribuição comercial e de serviços promoveram a valorização do espaço e uma nova atribuição de uso do solo desta localidade. Como a maioria dessas empresas localiza-se em outras cidades, nota-se que a gestão do território de Cabo Frio é feita por meio de uma articulação de diferentes escalas de cidade, ou seja, o processo de decisão tomado pelas grandes empresas, assentadas nos grandes centros urbanos, se concretiza em outros centros, como o município de Cabo Frio. Os investimentos feitos nessa cidade não foram decididos arbitrariamente, pois a deliberação destes acontece mediante a identificação do potencial de retorno que o lugar oferece à acumulação capitalista.

Ainda, segundo Sposito (1998), temos três processos que acontecem de forma simultânea e articulada e que são responsáveis pela reestruturação do espaço intraurbano. Em primeiro lugar,

Há que se considerar os interesses de valorização fundiária e imobiliária de novas áreas no entorno das cidades, quer seja por meio da atribuição de uso do solo urbano a territórios que não eram funcionalmente urbanos, quer seja pela atribuição de

novos usos de solo urbano, mais modernos e mais valorizados, a áreas já incorporadas ao tecido urbano.⁴²

Em segundo lugar:

A concentração econômica dos grupos de distribuição comercial e de serviços permitiu a construção de grandes equipamentos, que atendem, em parte, às exigências colocadas pelas novas localizações residenciais e, em parte, produzem novos fluxos no interior das cidades, em função das novas possibilidades e formas de consumo que resultam dessa nova localização.⁴³

Por último, a autora destaca que “transformações recentes da política locacional industrial, causadas pelo que os autores consideram como uma passagem de formas de produção fordistas para as formas de acumulação flexíveis”⁴⁴. Portanto, o processo de transição do fordismo para a acumulação flexível será crucial dentro do cenário de reestruturação territorial das cidades, pois fará com que os agentes econômicos exerçam um novo papel nas políticas urbanas e na relação com o Estado.

⁴² SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana*, 2013, p. 29.

⁴³ Ibid, p. 29.

⁴⁴ Ibid, p.29

2 NATUREZA E IMPACTOS DO SHOPPING PARK LAGOS

Este capítulo tem por objetivo explorar de que forma a consumação do Shopping Park Lagos em Cabo Frio pode ser entendida como um reflexo do cenário em que as reformulações no seu espaço urbano dirigem-se não só para a atividade turística, mas também para um mercado imobiliário cada vez mais atuante na região. Neste sentido, buscaremos em um primeiro momento dissertar em torno de como os *shopping centers* operam como motores da atual forma de acumulação do capitalismo. Em seguida, discutiremos o processo paradoxal que permitiu que um importante sítio arqueológico fosse substituído por um shopping. Por último, pretende-se fazer uma análise de como este novo objeto exerce influência nas relações internas da cidade, assim como no âmbito externo por meio da ampliação das articulações com outras cidades e agentes econômicos.

2.1 A lógica capitalista do Shopping Center

O contexto das transformações capitalistas de produção, alavancadas pela revolução dos meios de produção industriais e ocorridas na virada do século XIX para o século XX, foi de suma importância ao promover modificações na estrutura deste modo de produção. Tais mudanças permitiram aos EUA despontar como centralidade na produção industrial ao passar a concentrar grandes corporações altamente organizadas. Esta conjuntura possibilitou maior integração entre as empresas fazendo-as atingir elevados níveis de produção e consumo, fortalecendo internamente a economia estadunidense e reservando-lhes lugar de destaque na economia mundial. O consumo em massa ganha maiores proporções impulsionado pelos grandes comércios, redes de lojas varejistas, propaganda e mídia. Assim sendo, o capitalismo amplia seu poder de influência espacialmente. De acordo com Bienenstein (2001), esses elementos podem ter colaborado para que os *shopping centers* tivessem origem em terras norte-americanas e não europeias.

O surgimento dos *shopping centers* nos EUA está associado ao processo de implosão-explosão das cidades (LEFEBVRE, 1999), resultado da racionalidade imposta pela indústria ao espaço. Segundo o filósofo francês, a atividade industrial foi responsável pelo processo de implosão-explosão da cidade, no qual a implosão diz respeito à grande concentração de

pessoas, riquezas, objetos, pensamentos, dentre outros, e a explosão simboliza a disseminação destes elementos no espaço resultando na formação de subúrbios, periferias, cidades satélites e etc. Igualmente, na virada para o século XX, o espaço urbano norte-americano teve suas áreas metropolitanas alongadas. Ao discutir essas transformações, Bienenstein (2001, p. 03) afirma que:

o surgimento e a conseqüente expansão dos subúrbios, adicionado ao crescimento da população num contexto de aumento da renda per capita, acabaram por demandar bens e serviços especializados, obrigando o comércio varejista a se ajustar a uma nova realidade sócio-locacional. Inicialmente, as lojas de departamento e os supermercados cumpriram este papel, aglomerando ramos de comércio e de serviços diversos. Porém, a crescente importância dos automóveis no cotidiano das pessoas, fez com que grandes áreas de terra, destinada a abrigar estacionamentos fossem incorporadas a esses estabelecimentos, especialmente naqueles localizados distantes das zonas residenciais.

Ademais, empresários da época perceberam a oportunidade de criar complexos comerciais, a fim de abrigar lojas variadas para atender a crescente demanda de consumo oriunda da explosão da sociedade urbana. Esses aglomerados funcionavam em um regime de aluguel, em compensação, além da visibilidade de seus estabelecimentos, era disponibilizada a manutenção destes espaços, por parte dos locadores, e outros serviços. Assim, “essas inovações relacionadas tanto à estrutura quanto à dinâmica da atividade comercial nos EUA, podem ser compreendidas como elementos originários do que viriam a se constituir os futuros centros de comercialização e consumo no urbano capitalista” (BIENENSTEIN, 2001, p. 03).

A transição econômica do Brasil – da lógica agrícola para a lógica industrial – permitiu a organização das bases para a implementação do “fenômeno” *shopping center* no país. Acompanhada da ideologia de modernidade, a indústria contribuiu para a expansão do mercado nacional, do mercado consumidor e a criação de equipamentos no território a fim de integrá-lo ao novo modelo em questão. Conforme Bienenstein (2001, p. 03):

Os investimentos dessa ‘nova’ dinâmica de acumulação passam a determinar uma ‘nova’ dinâmica do mercado consumidor, acarretando o desenvolvimento não só de novos produtos e tecnologias, como também de novas formas espaciais no espaço/cenário de nossas cidades.

A configuração do *shopping center* como um local de concentração de áreas designadas à atividade comercial e de serviços aliado ao monopólio do seu espaço por empresas privadas sustenta as necessidades do capitalismo monopolista em garantir as condições de reprodução contínua e ampliada do capital, caracterizando, assim, a relação entre uma ordem econômica e sua intervenção no espaço. Segundo Pintaudi (1989) conforme citado por Bienenstein (2001, p.05), tal reprodução capitalista assenta-se na

aglomeração e no referente controle da atividade comercial através do monopólio do seu espaço de vendas.

Para Carlos (2005), o capitalismo se realiza por meio da produção do espaço. A transição do capitalismo industrial para o capitalismo financeiro mostra-nos como a mudança de uma atividade econômica para outra não resulta na perda de centralidade exercida pelo espaço para a acumulação de capital. Ao contrário, o deslocamento da indústria e sua dispersão para outros lugares redefine o papel das cidades como base para o estabelecimento das atividades ligadas ao comércio, serviços e lazer comandadas pelo capital financeiro. Segundo a autora, as metrópoles refletem o movimento de transição do capital industrial para o capital financeiro, pois nessas são criados os meios para a sua reprodução, principalmente atreladas ao setor imobiliário, um dos pilares da reprodução capitalista de hoje. Trata-se, portanto, da mudança de sentido das aplicações financeiras na produção do espaço. Para Carlos (2015, p. 26), a reprodução do espaço urbano,

[..] Expõe o momento em que o capital financeiro se realiza através dessa reprodução, produzindo um “novo espaço” sob a forma de “produto imobiliário” que aponta para uma mudança na aplicação do capital-dinheiro acumulado no setor produtivo industrial em direção ao setor imobiliário, o que exige uma fluidez avassaladora. Nesse sentido, estabelece-se um movimento de passagem da predominância/presença do capital industrial – produtor de mercadorias destinadas ao consumo individual (produtivo) – à preponderância do capital financeiro – que produz o espaço como mercadoria, como condição de sua realização.

Para que o setor de comércio e serviços seja capaz de realizar suas atividades serão necessárias novas estruturas para se fixarem, ou seja, novas edificações e infraestrutura para atenderem suas demandas. Isto significa que essa substituição econômica será acompanhada por estratégias imobiliárias capazes de reproduzir o investimento através do e no espaço. Assim como a construção de edifícios nas grandes cidades envolve agentes interessados nos valores de uso e de troca do espaço – a fim de ampliar o acúmulo capitalista –, a produção de um *shopping center* assemelha-se à mesma racionalidade. O seu processo de construção envolve tanto o capital industrial, na produção do empreendimento, e o capital financeiro, no que tange ao financiamento da obra – a participação dos bancos ocupa parcela significativa dos investimentos. Outra vantagem que tal tipo de empreendimento oferece ao capital financeiro e imobiliário é o fato de que os espaços destinados à comercialização são alugados, ou seja, tem como propósito principal a realização do valor de troca. Desse modo, os proprietários do imóvel estarão extraindo renda do local. Ao analisar a reprodução da cidade como “negócio”, Carlos argumenta que “há um caráter ‘especulativo’ em jogo (como algo

novo) que pressupõe o uso, mas seu objetivo no ato de compra é o valor de troca que a operação intermediária de locação vai realizar” (CARLOS, 2005, p. 35).

2.2 As políticas públicas envolvidas na construção do Shopping Park Lagos

A presente seção segmenta-se em duas inquirições:

- a) Analisar como os agentes capitalistas estabeleceram articulações com a esfera pública para concretizar a implementação deste shopping;
- b) Identificar o impacto do referido empreendimento na dinâmica intra e interurbana de Cabo Frio.

Para elucidar a primeira etapa, utilizamos como metodologia a análise de documentos emitidos por empresas que participaram desse processo, a legislação municipal responsável pelo balizamento das intervenções urbanas, bem como a legislação federal encarregada da preservação do patrimônio histórico. Com relação ao segundo ponto, foram feitas observações quase que diárias⁴⁵ do local onde objeto delimitado se encontra, simultaneamente, realizamos uma pesquisa quantitativa sobre a circulação que converge para tal localidade, com o intuito de diagnosticar o seu grau de abrangência na região. No caso, focamos na circulação de automóveis.

Antes de nos concentrarmos na discussão dos objetivos indicados acima, consideramos de suma importância discorrer sobre o sítio arqueológico que “deu lugar” ao shopping. Já nos referimos a esse ponto em momentos anteriores de nossa pesquisa, no entanto, cabe aqui elucidar de forma sucinta sua relevância histórica e científica para compreendermos as proporções do contraste instituído. Partiremos da definição arqueológica de sambaqui para, em seguida, contextualizarmos o tipo de achado (pré) histórico

⁴⁵ Como morador de Cabo Frio há alguns anos, presenciei grande parte das mudanças que a cidade passou. Especialmente o período em que grande parte da receita dos royalties do petróleo foi utilizada na reconfiguração urbana direcionada à atração de investimentos e circulação de capital, a princípio alavancada pelo turismo e agora pela especulação imobiliária. Como mencionado na introdução dessa pesquisa, a formação em Geografia que obtive e, posteriormente, minha atuação como docente no ensino básico permitiram-me utilizar a problemática urbana de Cabo Frio para realizar frutíferas atividades pedagógicas, além de levantar questionamentos que instigaram o desejo de contribuir de forma crítica para os estudos acerca desse município. Portanto, vivenciar o contraditório processo de construção desse shopping, desde seu início até os dias de hoje, foi imprescindível no fornecimento do suporte necessário para relacioná-lo com o aporte teórico adotado.

diagnosticado naquela área. Compreendemos que esse caminho pode ser esclarecedor para detectar as predileções das políticas urbanas aplicadas em Cabo Frio.

2.2.1 Os sítios arqueológicos Salina do Portinho e Aldeia do Portinho

Sambaqui é compreendido como elevações no terreno, erguidas por populações muito antigas que antecederam grupos indígenas que habitaram o litoral anos mais tarde, compostas por restos da fauna como ossos de peixes, conchas, mariscos e pequenos mamíferos, resultante da ocupação pretérita regional – seus vestígios são encontrados em toda a extensão do litoral brasileiro. Existem também sinais de frutos e sementes, além da recorrência de restos mortais de homens, mulheres e crianças de diferentes idades. Contam igualmente com a incidência de instrumentos provenientes de técnicas rústicas para a pesca e a caça como estacas, artefatos de pedras e ossos e, também, fogueiras (GASPAR, 2009). Segundo pesquisas nesse campo, o sambaqui revela a forma de organização desses grupos, bem como suas interações com a natureza. Sabe-se que, por meio de avaliações de amostras dos restos faunísticos, tais grupos tinham a pesca como atividade principal, não desenvolviam técnicas de agricultura e coletavam da restinga os frutos que complementavam a sua dieta.

Estudos arqueológicos apontam que os materiais examinados até então indicam que estes locais podem ter servido de acampamento e/ou cemitério desses grupos milenares que colonizaram a planície litorânea. De acordo com Calazans (2014), “os maiores sítios sambaqueiros chegaram a medir trinta metros de altura, o que evidencia uma longa permanência dessas populações”. Pesquisas feitas acerca desse tema não indicam precisão quanto à origem dos grupos sambaqueiros, no entanto, há estimativas de que suas datações variam entre 5000 e 1500 anos atrás (antes do presente), portanto, mil anos antes da chegada dos colonizadores europeus estes grupos já haviam desaparecido – fato este que é objeto de investigação de pesquisadores da área. Há, também, interrogações quanto ao seu desaparecimento. Calazans (2014, p.03) explica que “entre as possíveis razões estão a expulsão por povos ceramistas que migraram do sul em direção ao litoral, extermínio, ou

assimilação da cultura tupi”. Inclusive, o sentido etimológico da palavra sambaqui é originária da língua Tupi⁴⁶

Tamba significa conchas e *ki* amontoado, que são as características mais marcantes deste tipo de sítio. Trata-se de denominação amplamente utilizada pelos pesquisadores e que denota a capacidade de observação e síntese dos falantes Tupi (GASPAR, 2009, p. 03).

A região que abrange a Lagoa de Araruama é cercada de sítios arqueológicos presentes em algumas cidades que a circundam. Cabo Frio é uma das contempladas pela passagem dos grupos sambaquieiros. Possui dois pontos de interesse histórico tombados pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), no que concerne a este tipo de sítio histórico, sendo o sambaqui do Forte e o sambaqui da Boca da Barra. Análises realizadas nos materiais contidos nessas localidades indicam que os grupos que ali viveram reproduziam os hábitos característicos da época, eram pescadores e coletores. Isto ocorre principalmente devido à sua respectiva localização geográfica, por se situarem entre o Canal do Itajurú e a praia do Forte. Seus vestígios indicam que havia controle tanto as águas do canal quanto da praia do Forte e desses ambientes retiravam a maioria dos recursos. Em conformidade com o IPHAN (2011) há grande predominância de resquícios da malacofauna oriunda do mar.

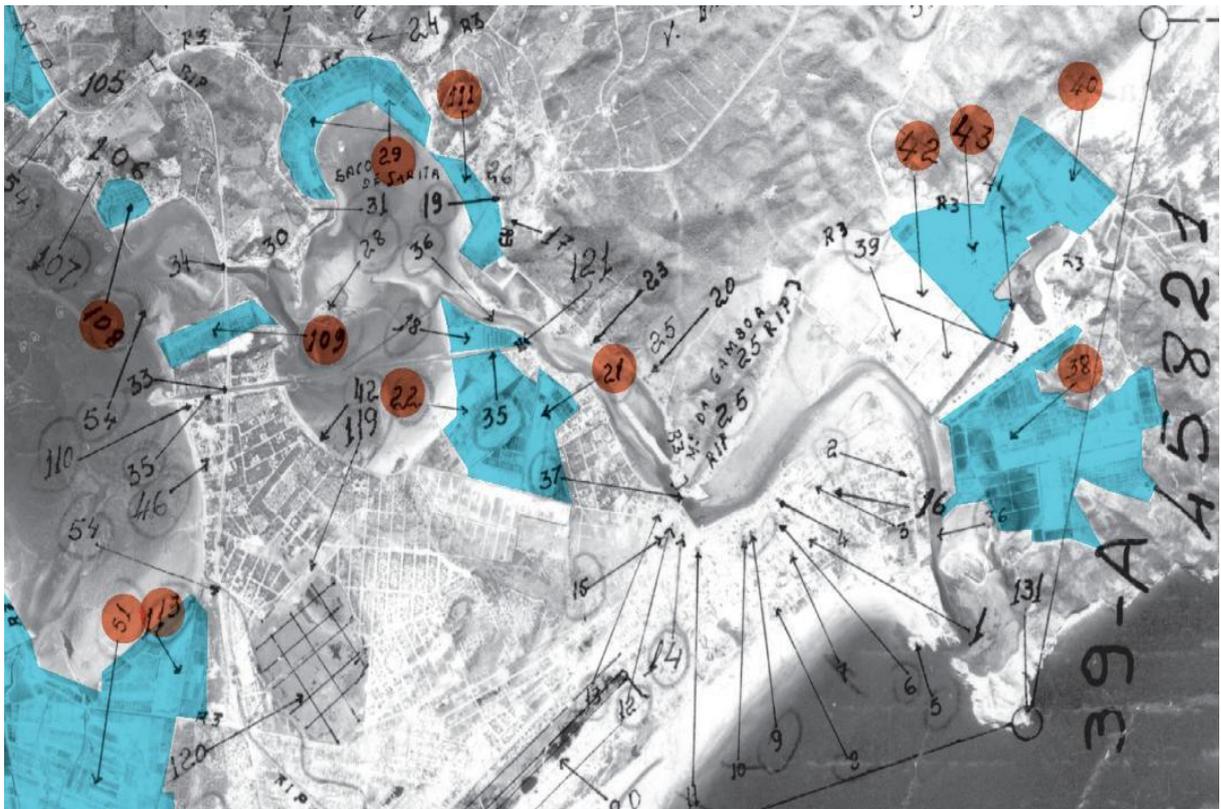
Podemos afirmar que Cabo Frio possui extrema riqueza em jazidas arqueológicas, sendo mais de sessenta e cinco pontos em que se registra a presença de sambaquis (MARTINEZ, 2015). Além das localidades que passaram pelo processo de tombamento, há outras que despertam interesse histórico, como os sítios arqueológicos batizados de Salina do Portinho e Aldeia do Portinho onde foi edificado o objeto desta pesquisa, o Shopping Park Lagos. Encontram-se na margem esquerda do Canal do Itajurú – canal que concentra mais de dezesseis sambaquis distribuídos ao longo de suas margens apresentando uma concentração de sítios nas imediações da boca da barra⁴⁷ (IPHAN, 2011) – mais precisamente na parte da Lagoa de Araruama denominada saco de Sarita, comumente conhecida como Lagoa das Palmeiras. Durante muitos anos tal área serviu para a exploração salineira, pois concentrava grande quantidade de salinas conforme o mapa 4⁴⁸.

⁴⁶ Língua falada por grupos indígenas, caracterizados como ceramistas e horticultores, que ocuparam parte considerável da América do Sul e que habitavam a costa brasileira quando os colonizadores europeus atracaram nessas terras.

⁴⁷ Trecho de ligação deste canal com o mar.

⁴⁸ Imagem aérea de 1966 que abrange parte da Lagoa de Araruama e o Canal do Itajurú. Os detalhes em azul indicam a presença de salinas. As marcações numeradas na cor marrom expõem as salinas identificadas pelo IBGE. A salina demarcada com o número 21 foi verificada como Salina Portinho, local onde foram achados vestígios de sambaqui e, posteriormente, construído o Shopping Park Lagos.

Mapa 4 – Salinas presentes no entorno da Lagoa de Araruama e do Canal do Itajurú em 1966



Fonte: BARRETO JÚNIOR, 2017, sobre imagem do IBGE (1966).

Os estudos sobre os sambaquis possuem notável relevância, pois propiciam maiores análises de como ocorreu o processo histórico de ocupação do território em períodos longínquos. Os materiais coletados nos sambaquis Salina do Portinho e Aldeia do Portinho denotam certas peculiaridades em comparação com as áreas tombadas na proximidade da praia. Além dos vestígios característicos de grupos sambaquieiros como restos de moluscos e ferramentas líticas, foram recuperados artefatos de cerâmica⁴⁹ simples, relacionados à tradição Una. Essas evidências supõem que o contato entre a sociedade sambaquieira e os grupos ceramistas de tradição Uma pode ter acontecido no auge da ocupação sambaquieira. De acordo com o IPHAN (2011, p. 25), “tal contato pode ter ocorrido de forma gradativa e esporádica, sendo o ponto de partida do processo de desestruturação, ou assimilação, dessa sociedade”. A arqueóloga Jeanne Cordeiro, coordenadora das pesquisas no local da escavação, salienta algumas particularidades destes distintos grupos:

Os sambaquieiros formavam uma sociedade simples caracterizada por pequenos grupos humanos; sem uma forma de liderança clara; com economia baseada na pesca, coleta e caça; produtora de uma bela indústria lítica e óssea; e construtora de pequenos montes compostos por restos alimentares, habitações e sepultamentos.

⁴⁹ Peças encontradas, em sua maioria, no sítio Aldeia do Portinho.

A sociedade de agricultores-ceramistas da tradição Una era composta por grupos humanos maiores; com características tribais; liderança bem marcada; economia baseada na agricultura do milho. Sua cerâmica é muito característica: com tratamento de superfície presente através da aplicação da técnica de polimento, decoração simples e acabamento liso. Os assentamentos da tradição Una estariam relacionados a um processo lento de difusão da cerâmica mais antiga da América do Sul, denomina estilo Pedra do Caboclo, cuja origem é o médio Amazonas. Esses nativos chegam à região sudeste provenientes do centro-oeste do atual Brasil. Instalaram-se no Cabo Frio por volta de 890 da nossa era⁵⁰.

Esses sítios possuem, portanto, considerável valor para a região quanto aos seus aspectos histórico-culturais, não somente pela existência de materiais de antigas sociedades, mas, também, por indicar sinais de transição entre um grupo e outro. O relatório de salvamentos desses sítios, elaborado pelo IPHAN indica alguns desses traços:

A cultura material recuperada no sítio caracteriza-se pela presença abundante de artefatos relacionados às atividades de produção e uso de artefatos líticos (lascas utilizadas, núcleos, batedores, bigornas, resíduos de lascamento); pela presença de fragmentos cerâmicos (ligados à atividade de cocção, distribuição e armazenamento de alimentos e bebidas); pela presença, mais discreta, de restos de animais vertebrados e invertebrados e de sementes calcinadas para dieta alimentar e às atividades de subsistência; e pela presença de ossos humanos dispersos derivados das atividades rituais dos nativos (IPHAN, 2011, p.27).

Percebe-se, assim, dados referentes tanto a elementos característicos da ocupação sambaquiana, como os remotos artefatos líticos, quanto aos grupos de tradição Una com suas peças de cerâmica utilizadas para cozinhar e armazenar alimentos, além de vestígios de caça e rituais religiosos. Além dos objetos citados, foram encontradas estruturas de habitação, peças de combustão e artefatos da indústria têxtil. Dentre os achados, a descoberta de um esqueleto quase completo chamou a atenção da população local e ganhou destaque na mídia. Trata-se da ossada de uma fêmea, de aproximadamente 2000 anos, com características marcadamente sambaqueira devido ao formato de sua arcada dentária (IPHAN, 2011).

⁵⁰ Texto da escrito pela arqueóloga Jeanne Cordeiro, publicado no blog Estação do Patrimônio. Disponível em:<<http://estacaodopatrimonio.blogspot.com.br/2011/09/dados-sobre-as-escavacoes-no-sitio.html>>. Acesso em 07/07/2017 às 15h47min.

Figura 7 – Esqueleto sambaquiano descoberto no sítio arqueológico Aldeia do Portinho



Fonte: Revista Cidade, 2015.

As pesquisas arqueológicas alcançaram grande visibilidade em decorrência das recentes descobertas da época. Durante algumas semanas o IPHAN permitiu a visita de alunos da rede pública de ensino para acompanharem as escavações e o trabalho dos arqueólogos. Os objetos retirados ficaram expostos no MART/IBRAM (Museu de Arte Religiosa e Tradicional) de Cabo Frio durante alguns meses e, logo após, levados para as dependências do IPHAN, responsável pela sua guarda. Em acordo tratado entre o IPHAN e os representantes do Shopping Park Lagos, ficou explicitado que o empreendimento se responsabilizaria por criar um espaço destinado a fornecer informações sobre o sambaqui e, também, possibilitar exposições de objetos recuperados nas pesquisas.

Figura 8 – Área de interesse histórico onde atualmente se localiza o Shopping Park Lagos



Fonte: RAMÃO, 2015.

Como podemos observar, as escavações e pesquisas não exploraram toda a área, sendo encerradas no ano de 2011. Houve exposições pontuais⁵¹ nas dependências do empreendimento, no entanto, atualmente não há nenhum tipo de mostra permanente de objetos retirados desses sítios arqueológicos. Há somente, no seu interior, um local denominado Praça do Sambaqui no qual há alguns painéis com dizeres acerca do que se entende do tema, sem maiores informações sobre a relevância dos achados.

Assim sendo, poucos são os locais do Brasil e do mundo em que se encontram sítios arqueológicos de características tão singulares como, especificamente, os sítios Salina do Portinho e Aldeia do Portinho. Lugares como esses possuem alto potencial histórico, cultural,

⁵¹ A respeito de uma das exposições realizadas, ver <<http://portal.iphan.gov.br/rj/noticias/detalhes/3219/exposicao-inedita-de-arqueologia-em-cabo-frio-rj-celebracao-do-patrimonio-cultural>>.

científico e, quiçá, econômico, se outras formas de turismo fossem exploradas por políticas públicas que priorizassem a preservação do patrimônio histórico-cultural e natural, por exemplo. Diante de observações feitas recentemente nas instalações do shopping, fica visível que tudo o que envolve o sambaqui que ali existia caiu na obsolescência. Para Rosane Najjar, arqueóloga do IPHAN, o período em que estavam sendo feitos os procedimentos da pesquisa arqueológica aliada às descobertas atraiu a atração popular devido ao movimento dos pesquisadores no local. “Se retirar isto daqui, perderá o interesse público”⁵², afirmou em entrevista à Revista Cidade. Portanto, toda a conjuntura que permitiu a construção de um shopping nessa área simboliza um processo em que a lógica contemporânea capitalista, fundamentada no consumo, estimula uma espécie de “drenagem” de um aspecto importante, e pouco explorado, da herança histórica da cidade.

2.2.2 O sambaqui dá lugar ao shopping

A construção do referido empreendimento gerou controvérsias quanto à sua localização. Além dos sítios arqueológicos mencionados, a área conta com a presença de quatro manguezais, ecossistema típico de alguns pontos do litoral brasileiro. Questionamentos foram levantados por grupos locais ligados à proteção do meio ambiente, associação de moradores e mídia. Alguns desses, inclusive, foram autores de denúncias junto ao ministério público, como é o caso da Uniamacaf⁵³. De fato, ao analisar a Lei Orgânica Municipal de Cabo Frio, constata-se que o licenciamento concedido para a edificação do *shopping* é incompatível com a legislação vigente. O artigo 160 em seu inciso III diz que é dever do município “zelar pela utilização racional e sustentada dos recursos naturais e, em particular, pela integridade do patrimônio ecológico, genético, paisagístico, histórico, arquitetônico, cultural e arqueológico”⁵⁴. O artigo 166 complementa tal responsabilidade ao especificar como áreas de preservação permanente os logradouros que contém a presença de manguezais

⁵² Revista Cidade, ago. 2015. Disponível em: <http://revistacidade.com.br/quem-viu-viu/>. Acesso em 07/07/2017 às 16h12min.

⁵³ União das Associações de moradores de Cabo Frio.

⁵⁴ Lei Orgânica Municipal de Cabo Frio, atualizada em 31/03/2008.

e áreas estuarinas, bem como sítios arqueológicos pré-históricos e históricos⁵⁵, isto é, dois elementos presentes na área construída pelo *shopping*. O parágrafo único do mesmo artigo destaca:

Nas áreas de preservação permanente não serão permitidas atividades e construções que, de qualquer forma, contribuam para descaracterizar ou prejudicar seus atributos e funções essenciais, excetuadas aquelas destinadas a recuperá-las e assegurar sua proteção, mediante prévia autorização do órgão municipal competente⁵⁶.

Se, por um lado, a lei orgânica do município é categórica a respeito do reconhecimento e da preservação do histórico e natural, ao restringir o assentamento de qualquer tipo de edificação em locais que contenham esses atributos, de outro, o plano diretor – apesar de possuir diretrizes que privilegiem o resguardo dessas áreas⁵⁷ – apresenta certas incongruências que abrem precedentes para pôr em vigor empreendimentos de tal porte. Assim, o artigo 21 do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentado do Município de Cabo Frio (2006) ao definir as diretrizes econômicas a serem seguidas pelas secretarias de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Fazenda e Turismo apresenta os seguintes itens:

I – promover otimização do uso do solo e da infraestrutura pública e privada com vistas a ampliar a geração de emprego e renda e de empregados qualificados; [...] IV – estimular a formação de parcerias público-privadas para a atração e consolidação de novos empreendimentos sobre o território; [...] X – ampliar as alternativas de lazer para a população residente e flutuante.

O conjunto de normas em destaque é percebido nas bases de projetos imobiliários dessa magnitude. De fato, um *shopping center* como este, que conta com quase duzentas lojas, contribui para o aumento da oferta de emprego em nível local, resta saber se a mão de obra empregada é qualificada e valorizada – o quadro do setor de comércio e serviços em países periféricos como o Brasil indica o contrário, com longas jornadas de trabalho aliado a baixa remuneração salarial. Em uma época em que o consumo é entendido como um dos motores da sociedade capitalista, a presença de um *shopping* na região corrobora com a ideia de ampliar as alternativas de lazer. A carga de modernidade que serviu de escopo para o desenvolvimento turístico – que transformou e valorizou espaços da cidade atraindo, assim, o

⁵⁵ O referido artigo da legislação municipal enumera outros itens da paisagem natural encontrada na cidade. Concentramos atenção nos aspectos destacados, pois remetem diretamente ao que se pode identificar na área de nosso objeto de estudo.

⁵⁶ Ibid., p. 41

⁵⁷ Outros mecanismos da legislação municipal também possuem tais metas a exemplo da Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo de Cabo Frio (2011) na qual deixa clara a preocupação em preservar e conservar o patrimônio natural, histórico e arqueológico, no seu artigo 12, parágrafo único.

aumento da população residente e do fluxo de turistas – encontra no *shopping* o refúgio ideal para sua reprodução. A instalação de um *shopping* em Cabo Frio fazia parte de um antigo anseio da população, era comum ver pessoas reivindicando a presença deste tipo de estabelecimento comercial na cidade. É notório o prestígio para com o *shopping*, observamos que diariamente verifica-se grande volume de circulação de pessoas e veículos e o estacionamento encontra-se cheio ao longo do dia, com destaque para o período noturno.

Retomemos o ponto da legislação. Apesar de a área em questão ser de propriedade privada⁵⁸, a concepção do *shopping* na referida localidade toca em pontos da lei do município que podem nos conduzir à interpretação de que se trata de uma prática ilegal. Ermínia Maricato (2013, p. 150-151) ao comentar sobre o aparato regulatório que rege as formas de apropriação do espaço urbano diz que “a legislação é ineficaz quando contraria os interesses dos proprietários imobiliários”, e complementa, “as exigências e padrões legais para edificações são detalhados e consolidados, sendo aplicados a apenas uma parte da sociedade ou da cidade”. A crítica proferida pela autora consiste na afirmação de que caso houvesse algum tipo de ocupação de grupos oriundos das classes baixas ou de movimentos sociais, por exemplo, em locais em que claramente a legislação é restritiva, haveria a possibilidade de serem perseguidos pelos dispositivos de coerção do Estado em virtude do ordenamento previsto em lei. Como a área em evidência foi pretendida por agentes produtores do espaço urbano ligados à especulação imobiliária, o discurso de desenvolvimento contido no bojo da construção desse *shopping* atuou como instrumento para escamotear os prejuízos aos patrimônios mencionados.

Com relação à legislação que ampara os bens históricos e arqueológicos, a Lei Federal nº 3.924 de 1961 destaca no seu artigo 1º, “os monumentos arqueológicos ou pré-históricos de qualquer natureza existentes no território nacional e todos os elementos que neles se encontram ficam sob a guarda e proteção do Poder Público”. O parágrafo único do mesmo artigo diz que “a propriedade da superfície, regida pelo direito comum, não inclui a das jazidas arqueológicas ou pré-históricas”. O artigo 2º deixa claro o que é considerado como monumentos arqueológicos ou pré-históricos: “as jazidas de qualquer natureza, origem ou finalidade, que representam testemunhos da cultura dos paleoameríndios do Brasil, tais como sambaquis, montes artificiais ou tesos, poços sepulcrais, jazigos, aterrados, estearias [...]”. Nesse caso, a lei também busca dar ênfase à preservação e proteção sobre todo e qualquer tipo

⁵⁸ Adquirida pelos grupos empresariais Shopinvest Empreendimentos e Participações S/A e Big Burger LTDA em 10 de fevereiro de 2010.

de vestígio dotado de valor histórico, não se restringindo somente aos locais tombados (CALDARELLI & SANTOS, 2000).

Assim sendo, a área que sustenta o Shopping Park Lagos estaria amparada pela lei em foco. No entanto, muitas empresas ao se depararem com as barreiras legais desta categoria recorrem à arqueologia de contrato. Esta prática consiste no oferecimento de serviços arqueológicos profissionais para empresas que desejam instalar algum tipo de empreendimento no espaço como: represas, estradas, oleodutos, dentre outros. Tais empresas utilizam a arqueologia de contrato a fim de obter uma avaliação técnica para saber se há evidências arqueológicas nas áreas impactadas por suas instalações. Este procedimento é posto em xeque no interior da ciência arqueológica, pois enquanto a pesquisa acadêmica é a principal responsável pelos avanços desta disciplina, a arqueologia realizada por meio de esquemas de contrato “tem como principal responsabilidade elaborar pareceres para a tomada de decisões sobre o futuro dos recursos arqueológicos de sua área geográfica de trabalho” (CALDARELLI & SANTOS, 2000, p. 54). As maiores críticas feitas acerca das condições estabelecidas entre a ciência arqueológica e as estratégias de contrato partem do ponto de vista de que este tipo de vínculo privilegia os interesses dos agentes capitalistas em detrimento das populações, da cultura, do ambiente e da história das localidades que são alvos desses tipos de intervenção⁵⁹.

La responsabilidad social corporativa, vale la pena recordar, es una acción de una vía por medio de la cual el capitalismo “devuelve” a la gente (normalmente poblaciones locales afectadas por proyectos de desarrollo) lo que considera digno de dar —usualmente migajas sin importancia, que están lejos de compensar los daños sociales y ambientales que producen esos proyectos—⁶⁰. (GNECCO & SCHMIDT, 2017, p. 12)

O processo de implantação do *shopping* em Cabo Frio contou com serviços da arqueologia de contrato. Em virtude de um possível tombamento da área, que inviabilizaria o empreendimento, a empresa responsável contratou o Laboratório de Arqueologia Brasileira (LAB) para realizar o projeto de salvamento dos sítios arqueológicos. Como mencionado anteriormente, os objetos retirados do terreno ficaram expostos durante um determinado

⁵⁹ Gnecco & Schmidt (2017) salientam o caso da construção de uma represa no Rio Culueue (MT), que resultaria na inundação de um sítio sagrado que fazia parte de uma reserva indígena próxima. Este projeto obteve aprova o devido ao parecer final emitido por uma empresa do ramo arqueológico que indicava que a respectiva área pela qual lutavam os povos indígenas estava em outra parte, violando, assim, o direito desse grupo em usufruir do seu território, sem qualquer tipo de consulta.

⁶⁰ “A responsabilidad social corporativa, vale a pena recordar, é uma a o de via única por meio da qual o capitalismo “devolve” às pessoas (normalmente popula es locais afetadas por projetos de desenvolvimento) o que considera digno de dar – usualmente migalhas sem importância, que estão longe de compensar os danos sociais e ambientais que esses projetos produzem” (GNECCO & SCHMIDT, 2017, p. 12).

tempo no Convento Nossa Senhora dos Anjos, onde se situa o Museu de Arte Religiosa e Tradicional (MART/IBRAM), e no *shopping*. Atualmente não se encontram mais na cidade, pois estão sob a guarda e curadoria do IPHAN. O relatório final do projeto de salvamento do sítio Aldeia do Portinho e Sambaqui Salina do Portinho, emitido pelo laboratório contratado em conjunto com o IPHAN, diz que os objetivos de resgate e salvamento foram alcançados, ainda que área não tenha sido estudada por inteiro. O relatório completa que parte do local encontrava-se alagada e, por isso, caracterizando baixa relevância para futuros estudos, devido ao alto índice de alteração do solo. Não é nosso intuito aqui questionar a veracidade desse documento, afinal toda a pesquisa foi executada por profissionais especialistas na área. Por outro lado, considerando o papel da arqueologia de contrato dentro do contexto da acumulação capitalista, pode-se interrogar acerca de como poderiam ser as pesquisas em outras circunstâncias. Podemos indagar, então, em que medida a celeridade imposta pelos agentes imobiliários não proporcionou maiores aprofundamentos científicos? Episódios desse tipo reforçam a noção de que os dispositivos utilizados pela acumulação capitalista via especulação imobiliária tendem a reificar, nesse caso, o espaço. Toda a sua capacidade histórica, cultural, científica e social são anuladas e convertidas em um rentável objeto imbuído de valor de troca, de modo a satisfazer os intentos capitalistas.

La arqueología es, en efecto, un gran negocio que depende de la extracción de recursos y del desarrollo comercial y residencial para su subsistencia, lo que resulta en la destrucción de paisajes patrimoniales, naturales y culturales, a escala local y global. La arqueología, por tanto, se puede considerar una forma de capitalismo del desastre, una industria creada por y al servicio del Estado neoliberal⁶¹. (HUTCHINGS & LA SALLE, 2017, p. 42)

Esse cenário revela estreita correlação com a questão norteadora de nossa pesquisa. Ao realizar o salvamento dos materiais históricos, a estratégica arqueologia de contrato realiza uma espécie de triagem do espaço, deixando-o disponível para as práticas especulativas e distante de qualquer eventualidade que possa se tornar um obstáculo ao capital imobiliário. O episódio do terreno do *shopping* revela o uso deste artifício como parte do enredo que compõe a parceria público-privada. Ao analisar este fato sob a perspectiva legislativa – municipal e federal (IPHAN) –, por um lado podemos chegar à conclusão de que não há sua transgressão,

⁶¹ “A arqueologia é, em efeito, um grande negócio que depende da extração de recursos e do desenvolvimento comercial e residencial para sua subsistência, o que resulta na destruição de paisagens patrimoniais, naturais e culturais, em escala local e global. A arqueologia, portanto, se pode considerar uma forma de capitalismo do desastre, uma indústria criada por e a serviço do Estado neoliberal” (HUTCHINGS & LA SALLE, 2017, p. 42).

pois os vestígios arqueológicos encontrados foram destinados ao órgão responsável e, por outro, o estímulo à eclosão de novos empreendimentos saciada. Ainda que ações como estas sejam passíveis de discordância, exemplos como esse confirma que há brechas na legislação que incentivam práticas espaciais com definido conteúdo de classe (HARVEY, 2001), ou seja, a lei elaborada para o empreendedor.

Quanto à localização, o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV)⁶², previsto pelo Plano Diretor da cidade para aprovação de projetos urbanísticos, faz o seguinte diagnóstico:

Localizado sobre uma salina desativada, o local do futuro empreendimento tem posição privilegiada dentro da malha urbana de Cabo Frio, tanto por um lado, dispor de vista desimpedida sobre o espelho d'água do Saco de Sarita na Laguna de Araruama, como, por outro, estar justaposto ao parcelamento urbano do bairro Portinho, caracterizando forte dinamismo e alta qualidade construtiva de suas edificações.

Destaque-se ainda a proximidade da Ilha do Anjo, designada a partir da vizinha coluna com estátua no meio do Canal de Itajurú, com suas amplas mansões ligadas à estrutura urbana de Cabo Frio por ponte.

Também sobressai o bom padrão das residências de Cabo Frio no tecido urbano ao sul do empreendimento no Jardim Excelsior e na adjacente Praia das Palmeiras, formando toda uma vizinhança com bom poder aquisitivo que muito se beneficiará de um equipamento urbano do porte de um Shopping Center, o qual poderá trazer um interessante contraponto à estrutura urbana da Cidade de Cabo Frio (aí entendido, sobretudo o espaço do Primeiro Distrito) triangulando com a centralidade do Centro atual, ao redor da Matriz da Assunção e se estendendo ao longo de parte do Canal do Itajurú, e com a forte atração litorânea da Praia do Forte, sobretudo para a população flutuante (SERVEC ECOLOGIA, 2010).

O trecho em destaque leva-nos a crer que a definição do posicionamento do shopping na malha urbana de Cabo Frio foi preciso. Dentre os locais propensos a receber um equipamento urbano desse porte, a área em destaque é vista como a mais apropriada para extrair mais-valia do solo urbano, pois a implantação de um *shopping* tende a acelerar o processo de valorização imobiliária do local, principalmente ao se tratar de uma parte privilegiada da cidade. Fatores ligados à valorização do espaço, previstos nesse estudo, vem se concretizando. Observa-se, por exemplo, o incremento de residências em lotes até então vazios, construção de condomínios e ampliação dos já existentes, acréscimo do número de comércios e serviços. A cidade presencia, dessa maneira, a inauguração de um novo ponto de convergência na sua dinâmica intraurbana. A edificação do Shopping Park Lagos estabelece uma nova centralidade à região que se concentra entre a Praia do Forte e o Canal do Itajurú –

⁶² Realizado pela empresa Servec Ecologia sob encomenda da João Fortes Engenharia S/A, incorporadora do *shopping*.

que exerce a função de atender as demandas comerciais e de serviços, além do fluxo sazonal turístico – ao convergir fluxos de capital, circulação de pessoas e veículos a uma localidade utilizada para fins residenciais até aquele momento. Além disso, o zoneamento urbano incluso no plano diretor da cidade de Cabo Frio caracteriza como macrozona de expansão urbana uma área próxima ao *shopping*, limítrofe ao município de São Pedro D’Aldeia. Local predominado por salinas desativadas onde já se nota a presença de investimentos imobiliários (loteamentos e propaganda de futuros condomínios) em consequência da rápida valorização obtida.

Ao comparar as diretrizes e metas compreendidas pelo plano diretor com a realidade sócio-espacial da cidade de Cabo Frio, fica evidente a sua inoperância como um instrumento capaz de promover políticas públicas socialmente justas. Questões fundamentais como a redução das desigualdades sociais, provimento de acesso à moradia de qualidade, inclusão social, proteção do patrimônio histórico e ambiental, dentre outros ficam somente no discurso. Enquanto que, em contrapartida, quando aborda o incentivo ao desenvolvimento através da potencialização do solo urbano em prol de atividades econômicas e estímulo a parcerias público-privada, por exemplo, mostra que se caracteriza por ser um aparato legal destinado a atender prioritariamente as classes dominantes. O arquiteto e urbanista Flavio Villaça, ao analisar o quadro histórico dos planos diretores no Brasil, traz à tona a expressão “plano sem mapa”:

O Plano sem Mapa em geral enumera objetivos, políticas, diretrizes os mais louváveis e bem-intencionados possíveis. [...] Na verdade, o novo tipo de plano é o novo mecanismo utilizado pelo interesses das facções da classe dominante na esfera urbana para contemporizar as medidas de interesse popular (VILLAÇA, 1999, p. 221).

O autor expõe o caráter inócuo dos planos diretores criados a partir da década de 1970, devido à ausência de diagnósticos mais rigorosos acerca da realidade sócio-espacial da cidade, ao substituir análises técnicas, sofisticação intelectual e mapeamento por um conjunto de diretrizes gerais sem maiores relações com o contexto local de cada cidade. O plano diretor constitui desse modo, um plano discurso (VILLAÇA, 1999; MARICATO, 2013) repleto de finalidades que visam medidas progressistas, porém totalmente desvinculado da prática⁶³.

Descolando-se da realidade e adquirindo autonomia, as ideias contidas nos planos passam a ser portadores da ideologia dominante sobre os problemas que atingem as maiorias urbanas. [...] O planejamento urbano no Brasil tem sido fundamentalmente discurso, cumprindo a missão ideológica de ocultar os problemas das maiorias urbanas e os interesses dominantes na produção do espaço urbano (VILLAÇA, 1999, p. 222).

⁶³ Vide o plano diretor da cidade de Cabo Frio, no qual preveem questões principais como gestão democrática e participação popular, inclusão e justiça social, além das metas já mencionadas relativas à proteção do patrimônio histórico e natural.

Nas palavras de Maricato (2013, p. 124):

Como convém a um país onde as leis são aplicadas de acordo com as circunstâncias, o chamado Plano Diretor está desvinculado da gestão urbana. Discurso pleno de boas intenções mas distante da prática. Conceitos reificados, reafirmados em seminários internacionais, ignoram a maioria da população. A habitação social, o transporte público, o saneamento e a drenagem não têm o status de temas importantes (ou centrais, como deveriam ser) para tal urbanismo. O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, modernidade para alguns, cidadania para alguns...

O contexto da construção do *shopping* em Cabo Frio reflete o tipo de política presente no planejamento urbano de matriz neoliberal. As intervenções urbanas realizadas pelo governo local objetivaram alimentar o mercado imobiliário de alta renda, ao passo que o aumento das mazelas sociais configura-se como resultado desse processo.

2.3 A contribuição do *shopping* na centralidade intra e interurbana de Cabo Frio

A transição do modelo de gestão urbana do período fordista (gerenciamento) para a acumulação flexível (empresariamento) encontraram nos *shopping centers* um dos alicerces para viabilizar a demanda de expansão do território e do consumo nas cidades.

Os *shopping centers* são grandes equipamentos comerciais e de serviços, cuja produção, no espaço urbano, contempla, em geral, interesses fundiários e imobiliários relativos aos grandes empreendimentos, gerando impactos na estruturação do espaço urbano, o que varia segundo o porte dos estabelecimentos e a dimensão das cidades. Assim, por movimentarem muitos consumidores e frequentadores, mercadorias e capitais, expressam centralidades, em alguns casos, de alcance regional (SILVA, 2017, p. 204).

No Brasil, esses empreendimentos foram incorporados nas áreas centrais⁶⁴ das grandes cidades, no momento em que “as condições do desenvolvimento do capitalismo necessitam do monopólio do espaço, para reprodução contínua e ampliada do capital” (PINTAUDI, 1992, p. 16). Ao contrário do que se verificou nos Estados Unidos – onde foram instalados em áreas distantes dos centros citadinos, configurando um movimento de descentralização –, os *shoppings* pioneiros foram implantados em bairros nobres, devido à facilidade de acesso e proximidade com um tipo de público de renda mais elevada. Os *shoppings* brasileiros foram concebidos, como um grande símbolo de *status* tanto por parte do seu público consumidor

⁶⁴ Segundo Pintaudi (1992) o primeiro shopping a se instalar no Brasil foi o Shopping Center Iguatemi, na cidade de São Paulo em 1966.

quanto da localização no espaço urbano, o qual lhe conferia valorização no mercado imobiliário.

Este “fenômeno” capitalista que antes se localizava nas grandes metrópoles, obteve maior difusão no final do século XX,

Apenas após os anos 1990, com a abertura econômica brasileira – ingresso de capitais externos, privatizações, fusões, incorporações etc. – acompanhada da intensificação dos processos de reestruturação econômica e urbana, é que houve uma maior proliferação desses elementos nas cidades brasileiras, inclusive quando alcançam, de maneira mais presente, as cidades médias (SILVA, 2017, p.204).

Os *shopping centers* reúnem um conjunto de práticas espaciais que impactam a dinâmica urbana das cidades, adequando sua produção à matriz global de circulação e consumo presente nos países centrais. Os avanços do período técnico-científico-informacional possibilitam que agentes econômicos da elite dominante possam realizar seus investimentos em espaços distantes, como as cidades médias. Assim, tornam-se os mediadores das transformações na morfologia e nos padrões sociais de convivência dessas cidades. Nosso objeto de pesquisa, o Shopping Park Lagos, situado em uma cidade de porte médio como Cabo Frio, retrata algumas alterações na produção e estruturação dessa cidade.

Em primeiro lugar há que se destacar um processo ostensivo de valorização imobiliária das redondezas onde o referido empreendimento se localiza. Sua posição pode ser entendida como estratégica ao se situar entre três pontos valorizados por servirem de residência das classes média e alta da cidade – os bairros, já mencionados, do Novo Portinho, Palmeiras e o condomínio Ilha do Anjo. É possível observar a construção de novas residências e condomínios em terrenos antes vazios, ampliação do número de estabelecimentos de comércio e serviços nas vias principais⁶⁵ que dão acesso ao *shopping*. Aparatos de segurança também são presentes no local, ao longo do dia circulam veículos policiais e da guarda municipal, além da existência de uma guarita defronte ao *shopping* que serve de base para a polícia militar.

A nova funcionalidade adquirida por essa área passa a competir com outras áreas centrais da cidade. O *shopping* e seu entorno, pelo fato de concentrarem grande quantidade de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, passa a se sobressair quanto à atratividade do fluxo de pessoas. A área central de Cabo Frio que tem como principal característica o atendimento à demanda local e turística por meio da infraestrutura existente

⁶⁵ A Avenida Henrique Terra conta com a presença de lojas de vestuário e conveniência, restaurantes e bares, academia, clínica veterinária e etc.

vem sofrendo certo “esvaziamento”. Tal processo manifesta-se através da redução do número de estabelecimentos de comércio, o fechamento do cinema do centro da cidade é um dos exemplos mais marcantes⁶⁶. As vantagens de consumo oferecidas pelo *shopping*, referentes à quantidade e as distintas naturezas de seus estabelecimentos, fortalecem a nova centralidade que irrompe na dinâmica intraurbana de Cabo Frio.

Para facilitar a convergência do fluxo de pessoas e veículos para tal área, foram feitas alterações nas vias de circulação. Os pontos principais de acesso ao *shopping* são equivalentes aos que permitem as entradas principais à cidade, sendo, portanto, a RJ-140 (batizada de Avenida América Central quando adentra os limites de Cabo Frio) e a Avenida Henrique Terra. A primeira via, de grande importância geográfica por fazer ligação com outros municípios da região, constituía um obstáculo, pois não havia acesso imediato com as ruas que desembocam nas proximidades do empreendimento. Alguns meses após sua inauguração, a prefeitura municipal realizou uma obra próxima à descida da Ponte Deputado Wilson Mendes (RJ-140) desviando parte da pista para facilitar a chegada ao *shopping*. A segunda artéria principal citada correspondia, em época prévia à chegada do *shopping*, em uma via urbana em pista simples, com uma faixa por sentido de tráfego. Após o estabelecimento do *shopping*, esta via foi acrescida de ponto de ônibus e de taxi nas imediações do empreendimento para facilitar a crescente circulação.

Ainda, a respeito da circulação, registra-se a criação de uma linha de transporte público que liga o centro da cidade ao *shopping*. A sua chegada à cidade ampliou a divisão territorial do trabalho, pois empreendimentos desse porte demandam grande quantidade de mão de obra. Um dos maiores impactos gerados está relacionado ao aumento da circulação, frequentemente observa-se a movimentação de trabalhadores e visitantes ao longo de todo o período de funcionamento deste estabelecimento. Para atender este fluxo de pessoas, a Auto Viação Salineira⁶⁷ introduziu o itinerário acima citado. A localidade que antes era atendida por, somente, uma linha de transporte público em que os intervalos entre as viagens giravam em torno de cinquenta a cinquenta e cinco minutos, agora se encontra beneficiada com a adição de uma linha de transporte em que seus intervalos são menores, entre vinte e vinte e cinco minutos⁶⁸. Assim, a recente centralidade formada gera um nítido aumento quantitativo

⁶⁶ Hoje em dia o Shopping Park Lagos consiste na única opção de cinema em Cabo Frio.

⁶⁷ Empresa que possui a concessão para oferecer os serviços de transporte público em Cabo Frio e municípios vizinhos. O consórcio que detém a propriedade da Auto Viação Salineira monopoliza o ramo de transportes na região desde a década de 1980.

⁶⁸ Informações obtidas em <http://www.salineira.com.br/servicos/linhas-horarios-e-itinerarios/>.

na malha viária intraurbana da cidade⁶⁹, e interurbana à medida que em que se considera o grau de influência que se registra pelo fato de Cabo Frio destacar-se como centro regional. A existência deste *shopping* reforça o papel que Cabo Frio exerce como polo gerador de viagens de transporte urbano devido ao seu alto potencial mercadológico⁷⁰.

Mapa 5 – Malha viária das cidades que compõem a região de abrangência de Cabo Frio.



Fonte: SERVEC ECOLOGIA, 2010.

O *shopping* eleva a condição de *status* de consumo da cidade, torna-se uma referência

⁶⁹ Mapa da região de influência direta de Cabo Frio e suas respectivas malhas viárias. Observa-se a posição do Shopping Park Lagos um pouco mais distante da área em que se concentram as principais vias da cidade, porém a proximidade de acesso a municípios vizinhos é patente.

⁷⁰ Este potencial pode ser verificado por meio do nível de atração que a cidade cumpre na região pelos seguintes fatores: a) por ser um centro de comércio e prestação de serviços; b) Cabo Frio é a cidade mais populosa e, conseqüentemente, o local onde reside o maior percentual de consumidores; c) a circulação sazonal de pessoas atraídas pela atividade turística.

com relação à sua “higienização”⁷¹. A estrutura do Shopping Park Lagos que conta com seis lojas âncoras, cinco megalojas e cento e quarenta e uma lojas satélites congrega grande quantidade de serviços de lazer, alimentação e entretenimento mais sofisticados, convertendo para si parcela significativa do quantitativo populacional cabo-friense e dos municípios vizinhos. Assume a função de local de encontro, de frequentadores fora da jornada de trabalho, de celebrações, eventos, dentre outros (SILVA, 2017). Dessa forma, configura um cenário de competição com os espaços públicos conforme adquire sua função ao constituir-se como símbolo da vida cotidiana. Segundo a administração do empreendimento, o público habitual caracteriza-se pelo perfil socioeconômico de classe média em sua maioria, portanto, mais elitizado que outras localidades. Esse conjunto de fatores, ligado ao conjunto de regras e segurança característico de espaços privados como este, contribui para complementar o seu nível de atratividade.

A inserção deste *shopping* no contexto sócio-espacial de uma cidade média como Cabo Frio implica no estabelecimento de um novo vetor de expansão urbana e, por conseguinte, na alteração de sua estrutura. Descentraliza espacialmente a circulação de pessoas e o fluxo de capital. Cria “amenidades” locais, gerando mais valor ao espaço em que se encontra. O Shopping Park Lagos possui amplo alcance espacial, por conta da acessibilidade – proximidade com as principais entradas da cidade, a exemplo da rodovia RJ-140 como já mencionado –, ao ultrapassar as fronteiras municipais. Trata-se, portanto, de um shopping regional.

Para chegar a este tipo de conclusão, realizamos uma pesquisa quantitativa no estacionamento do objeto de pesquisa em foco. A opção por este tipo de indicador deve-se ao quadro evidente de aumento na aquisição de automóveis no Brasil⁷², resultante das políticas rodoviaristas, que tinham como objetivo a modernização do país, em conjunto com a grande facilidade de acesso ao crédito nos dias de hoje. Cabo Frio, por sua vez, segue um ritmo similar ao crescimento da frota de veículos registrado em grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo. Segundo dados do Observatório das Metrôpoles, entre os anos

⁷¹ Primeiramente, por “higienização” do consumo entende-se que ao partir do pressuposto que o shopping center é um estabelecimento privado, logo, há um conjunto de normas e condutas, orientadas pela sua administração, a serem seguidas pelos consumidores. Desta forma, difere-se dos espaços públicos no aspecto organizacional e, principalmente, no que concerne à questão da segurança por oferecer um tipo de estrutura que proporcione a sensação de afastamento dos riscos da violência urbana. Uma segunda interpretação está relacionada à concentração e variedade de lojas, boutiques, restaurantes, lanchonetes, dentre outros, que reúnem em um só lugar diversas marcas que fazem parte do imaginário comum e do consumo estimulado pelos grandes veículos midiáticos.

⁷² Fonte do aumento de veículos no Brasil.

de 2001 e 2016 o número de automóveis⁷³ que circula na cidade quadruplicou⁷⁴ como apresenta a tabela 1.

Tabela 1 – Quantitativo de automóveis em Cabo Frio entre 2001 e 2016

Ano	Número de automóveis
2001	16.774
2002	19.514
2003	21.614
2004	23.457
2005	25.729
2006	28.110
2007	31.397
2008	35.038
2009	39.222
2010	44.407
2011	49.916
2012	55.818
2013	61.876
2014	67.870
2015	72.835
2016	77.011

Fonte: Elaborada pelo autor, 2018, com base nos dados de <http://observatoriodasmetropoles.net.br/wp/mapa-da-motorizacao-individual-no-brasil/>. Acesso em 09 abr. 2018.

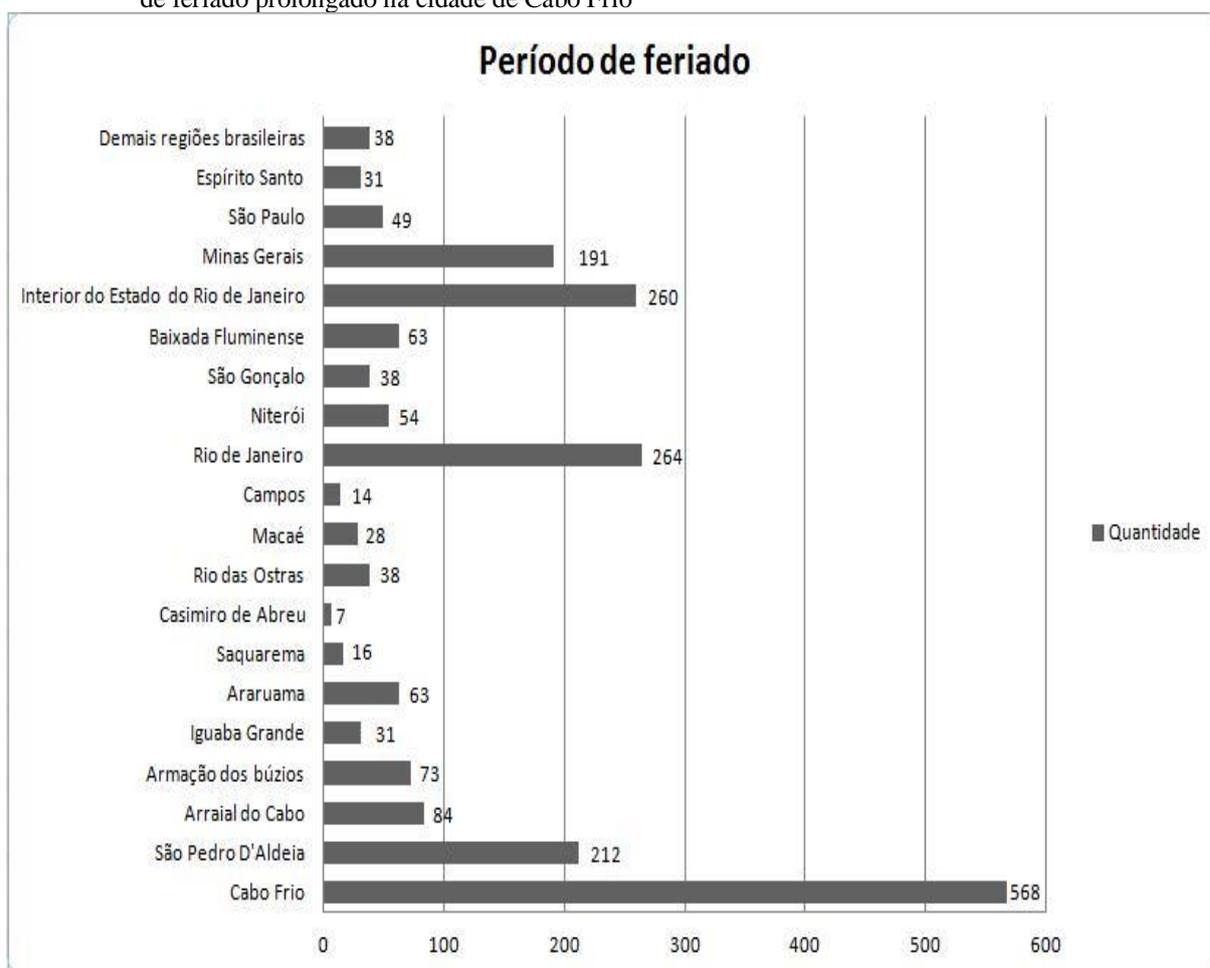
A metodologia consistiu em verificar o local de origem dos veículos através das placas. Tendo em vista que Cabo Frio recebe muitos visitantes em determinados períodos do ano, estabelecemos como critério a escolha de dois períodos distintos a fim de obter um diagnóstico mais preciso sobre a influência do *shopping* em época de feriado e em um conjunto de dias sem feriado. Para contemplar o período em que há maior movimentação de turistas foram escolhidos os dias 12, 13 e 14 de outubro de 2017, que consistiram em feriado

⁷³ Segundo o mesmo estudo, as cidades que compõem a Região imediata de Cabo Frio também apresentam considerável acréscimo da frota veicular.

⁷⁴ Cruzando os dados da população total de Cabo Frio (estimativa feita pelo IBGE é de 216.030 habitantes) com o total de veículos contabilizados em 2016 pelo estudo consultado (77.011), chega-se à razão de um automóvel para cada três habitantes.

prolongado e, para abranger períodos de “ausência”⁷⁵ de turistas, optamos pelas datas de 08, 09 e 10 de março de 2018. Com o objetivo de atingir maior precisão com os dados, as datas mencionadas corresponderam aos mesmos dias da semana, neste caso, quinta-feira, sexta-feira e sábado. Outro cuidado que tomamos corresponde ao período do dia em que se constata um maior movimento, portanto, designamos em todos os dias o horário de 20h como ponto de partida dessa atividade. Os dados coletados permitiram a construção dos seguintes gráficos:

Gráfico 2 – Quantitativo de automóveis contabilizados no estacionamento do Shopping Park Lagos em período de feriado prolongado na cidade de Cabo Frio



Nota: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados coletados no estacionamento do Shopping Park Lagos entre os dias 12, 13 e 14 de outubro de 2017.

Fonte: O autor, 2018.

Uma das indagações que despertaram o interesse em pesquisar o objeto aqui delimitado consiste na investigação do grau de atração desse empreendimento para com o público oriundo da, já consolidada, atividade turística. Dentre tantas questões possíveis, uma

⁷⁵ A dificuldade em determinar períodos de ausência de fluxo turístico mora no fato de a cidade receber fluxo considerável de pessoas e veículos aos finais de semana.

simples pergunta nos causava grande inquietação: este shopping veio para atender a demanda turística?

No momento atual, Cabo Frio caracteriza-se pelo turismo de massa, sua popularização no cenário nacional atraiu um número cada vez maior de visitantes e a conseqüente transição do público frequentador, oriundos de distintos estratos sociais. O tipo de consumo praticado é típico da cultura da sociedade de mercado (BARBOSA, 2004) e da busca hedonista pela satisfação e o prazer. Além da bela paisagem natural composta por finíssimas areias brancas e águas translúcidas de suas praias, as alternativas de consumo fora desse circuito giram na oferta de grande quantidade de bares, restaurantes, boates e eventos específicos do que se entende como cultura de massa. Logo, o cenário da atividade turística criada pode ser entendido como um reflexo de hábitos, costumes e práticas realizados nas metrópoles e intrínsecos do processo de globalização, no qual agentes econômicos transmitem ideologias da classe dominante por intermédio dos meios de comunicação e informação contemporâneos. Através desse ponto de vista, o *shopping* representa uma síntese do processo em voga.

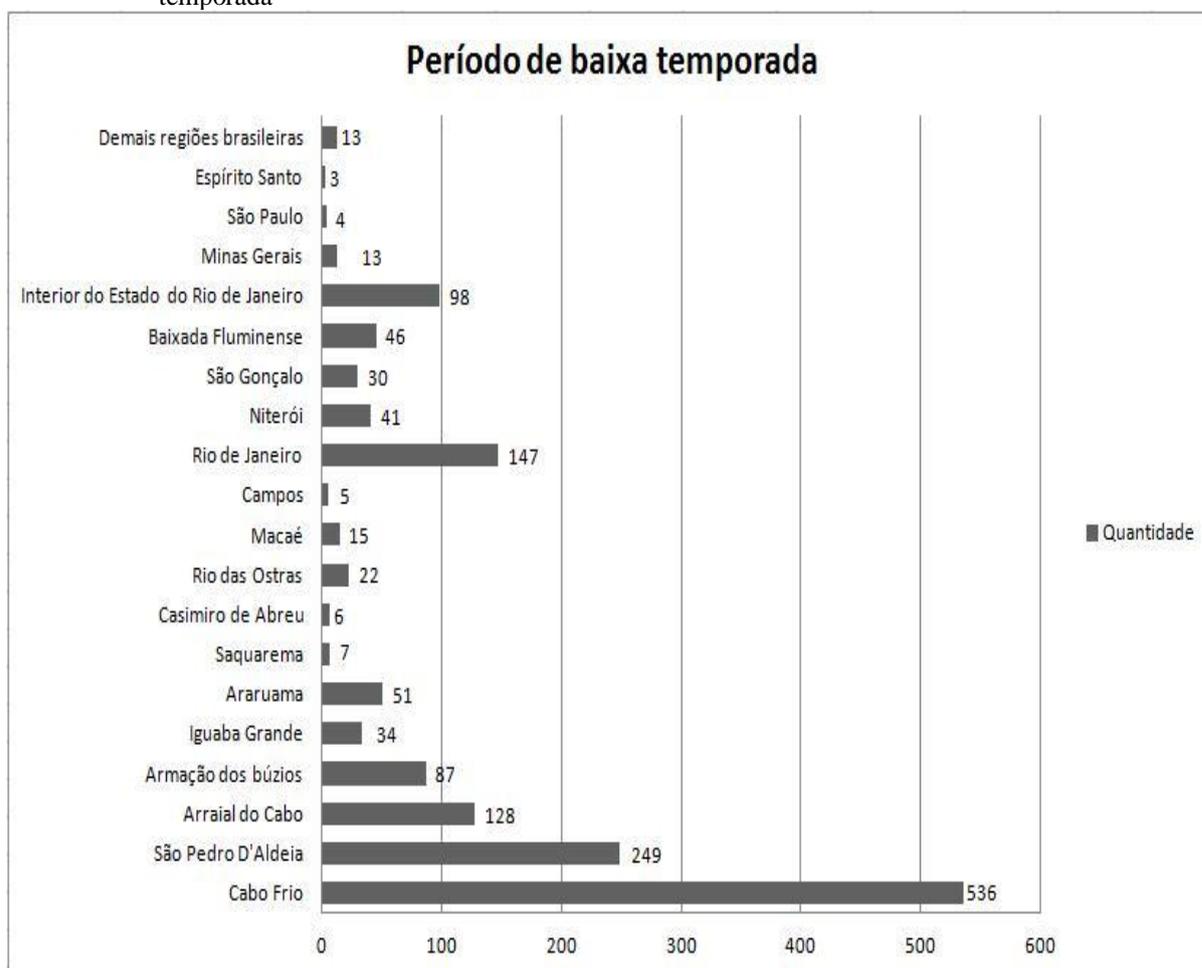
A partir do gráfico exposto acima, podemos tirar as seguintes conclusões:

- a) No total, foram contabilizados 2.122 (dois mil cento vinte e dois) automóveis, demonstrando o impacto que esse *shopping* tem na circulação interna da cidade. Em todos os dias que foram realizados a coleta de dados, notamos que o espaço reservado para o estacionamento encontrava-se ocupado em quase sua totalidade. Além disso, era clara a enorme movimentação de pessoas que se dirigiam às imediações do empreendimento por meio do uso de outros tipos de transporte como ônibus, táxis e bicicleta. Foi verificada grande quantidade de carros estacionados em ruas adjacentes, dificultando o trânsito da localidade;
- b) Do total de carros calculados, quase a metade (novecentos e oitenta e oito) era originária de outras regiões do estado do Rio de Janeiro, incluindo a capital fluminense, e de outros estados brasileiros, destaque para o alto índice de veículos com placa de Minas Gerais. Isso evidencia que o *shopping* se converte em oferta de entretenimento e lazer para o público que sazonalmente visita Cabo Frio. A concepção desse empreendimento na cidade abrange diretrizes presentes no seu plano diretor, as quais estão relacionadas à ampliação de alternativas de lazer para a população residente e flutuante;

c) Ao mesmo tempo que se nota um alto volume do fluxo turístico, o público que reside na Região Imediata de Cabo Frio se faz presente. Notam-se, também, veículos da região norte do estado. O somatório dos carros do grupo de cidades dessas regiões constitui a maioria de nossa amostra. Isso indica que o grau de influência de Cabo Frio se reforça à medida que o *shopping* amplia o rol do setor terciário no município.

Como já previsto, o quadro que apresentamos acima mostra mudança perceptível em períodos de baixa temporada, como no seguinte gráfico.

Gráfico 3 – Quantitativo de automóveis contabilizados no estacionamento do Shopping Park Lagos na baixa temporada



Nota: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados coletados no estacionamento do Shopping Park Lagos entre os dias 08, 09 e 10 de março de 2018.

Fonte: O autor, 2018.

O resultado apresentado pelo período de baixa temporada disponibiliza informações importantes para traçarmos um panorama comparativo com épocas em que se registra maior movimento:

- a) O total de veículos computados reduziu, porém manifesta-se em quantidade elevada. Foram somados mil quinhentos e trinta e oito (1.538) automóveis, o que dá média de pouco mais de quinhentos em cada dia dentro do período de tempo estipulado pela pesquisa (em torno de duas horas diárias). Deparamos-nos em um cenário similar com o que foi verificado nos dias de feriado, era perceptível a grande circulação de pessoas e veículos, particularmente na sexta-feira e no sábado devido à presença do público de outras cidades do interior, da capital fluminense – como mencionado anteriormente, existe fluxo turístico considerável mesmo na baixa temporada – e de outros estados;
- b) Embora se trate de uma época de baixa movimentação turística, o fluxo que se dirige para o *shopping* continua alto. Nesse caso, os frequentadores são provenientes, em grande maioria, de Cabo Frio e de municípios vizinhos. Ao confrontar os dados de automóveis provenientes das cidades diretamente influenciadas por Cabo Frio – como São Pedro da Aldeia, Arraial do Cabo, Armação do Búzios, Araruama e Iguaba Grande – mostrados nesse gráfico com o esquema referente à época de feriado, é possível visualizar que pouco se altera seus respectivos quantitativos e, em alguns casos, há certo aumento.

A partir desses apontamentos, constata-se que a incorporação do Shopping Park Lagos gera impactos significativos na cidade. Empreendimentos como esse conduzem um conjunto de práticas espaciais que exercem influência na (re)estruturação urbana, especialmente em cidades médias (SILVA, 2017). A centralidade conquistada por Cabo Frio através da atividade turística e dos royalties do petróleo, que possibilitaram o aumento demográfico e dos fluxos de capital, atinge novos patamares. Simultaneamente passa a concentrar cada vez mais o consumo regional e destaca-se como terreno fértil para novos investimentos, principalmente do ramo imobiliário. Conseqüentemente, o município de Cabo Frio assume novas centralidades no aspecto das dinâmicas internas e externas. No que se refere à questão intraurbana, os esforços praticados pelas parcerias entre a esfera pública e privada em requalificar uma área “obsoleta”, do ponto de vista do capitalismo contemporâneo,

transformando-a em novo local de consumo, estabelece um novo eixo de centralidade ao ampliar a circulação e o acúmulo de capital na cidade. Quanto à perspectiva interurbana, o “fenômeno” *shopping center* insere Cabo Frio no mapa das cidades que disponibilizam de atributos que estimulam investimentos voltados para a extração de mais valor do seu solo urbano. Assim, a cidade passa a receber as verticalidades dos agentes econômicos externos à sua realidade, geralmente localizados nas metrópoles brasileiras, cujo interesse está relacionado em explorar a nova mercadoria concebida. O contexto dos avanços em informação e comunicação característicos do meio-técnico-científico-informacional fornecem as bases para tais agentes capitalistas atuarem em espaços cada vez mais distantes. Dessa maneira, a relação entre cidades de diferentes escalas conectadas em rede permite que a racionalidade do capitalismo global se instale em lógicas locais.

Sobre o processo de redefinição do espaço em cidades médias, Silva (2017, p. 283) aponta:

As cidades médias possuem, portanto, novos atributos em suas relações interurbanas e em suas reestruturações internas, que atuam no sentido de produzir espaços com gestão total corporativa. Quanto mais se amplia a concentração e o poder dos grupos, mais eles avançam, demarcando os territórios com seus interesses, sobretudo nas cidades médias, onde o poder de defesa governamental é menor do que o das áreas metropolitanas, com uma difusão maior de investimentos e de capital. Aliás, os capitais atuantes nacionalmente no setor *shopping center* são oriundos das metrópoles nacionais, o que reforça uma articulação e um aumento de seu poder de gestão territorial.

Nessa perspectiva, as cidades médias assumem o padrão mais complexo de estruturação e, concomitantemente, experimentam ampliação das lógicas de desigualdade espacial e de implantação de filtros socioeconômicos no que concerne à frequência em determinadas áreas. Neste ponto, o direito à cidade é reduzido ao direito de consumo, e as cidades médias iniciam um processo de incorporação de práticas metropolitanas, mas com lógicas e escalas particulares.

2.4 A consolidação do Shopping Park Lagos sob a ótica do empreendedorismo urbano e do planejamento estratégico urbano

Nesta seção temos como objetivo principal verificar se a matriz teórica adotada pode ser utilizada como instrumento que possibilite explicarmos a incorporação deste *shopping* no cenário das transformações na dinâmica de Cabo Frio. Haja vista que esses conceitos foram empregados na análise das requalificações urbanas de metrópoles e cidades grandes tanto de países centrais como de países periféricos, concentraremos atenção em analisar quais os seus limites quando aplicados no contexto das cidades médias.

O empreendedorismo urbano e o planejamento estratégico urbano representam concepções teóricas inclinadas a investigar o modo de (re)produção das cidades característico do capitalismo pós-fordista. O atual estágio do modo de produção capitalista pauta-se na fluidez das transações econômicas propiciadas pelas inovações tecnológicas e pelo protagonismo das políticas econômicas neoliberais, as quais ponderam acerca do recuo cada vez maior das ações do Estado para com políticas públicas – principalmente com relação aos investimentos em benefícios coletivos – a fim de facilitar a infiltração do capital financeiro nas economias de diferentes escalas. Nestas circunstâncias, o modo de gerir a cidade precisaria passar por renovações para acompanhar a transição na forma de acumulação do capitalismo em curso. Para isso, as administrações urbanas deveriam investir em políticas cada vez mais empreendedoras e inovadoras, aproximando-se, assim, de condições similares àquelas vivenciadas pelas empresas (HARVEY, 1996).

No âmbito da liberalização do mercado e desenvolvimento da economia global, as cidades tornam-se peças-chave no processo de ampliação do capital próprio da nova estrutura produtiva e administrativa. Para tanto, é fundamental que os governos locais adotem um modelo de comando similar ao padrão competitivo inerente às práticas empresariais. De acordo com Vainer (2013, p.76), “a nova questão urbana teria, agora, como nexos central a problemática da *competitividade urbana*”. Conforme esse raciocínio, as cidades contemporâneas devem criar mecanismos para que possam atrair investimento de capital, negócios e vantagens econômicas para os grupos hegemônicos.

Ao fazer a transposição das premissas que regem as bases teóricas que aderimos nesta pesquisa para o cenário do *shopping* construído em Cabo Frio, podemos traçar alguns pontos em comum.

Primeiramente, é importante considerar a centralidade que Cabo Frio estabelece na região. Os gráficos apresentados na seção anterior indicam as proporções do alcance espacial que um centro de comércio e serviço como este absorve. Como fora previamente observado, registra-se grande circulação de consumidores em diferentes épocas, alterando profundamente os fluxos intra e interurbanos. Dessa forma, Cabo Frio expande ainda mais o patamar de influência para com as cidades do entorno, atraindo cada vez mais o consumo – tanto aquele relacionado ao consumo cotidiano, quanto do seu solo urbano – e ampliando o repertório de amenidades que possibilitem maiores investimentos. A chegada desse empreendimento reforça o papel da cidade na disputa por negócios com outros centros regionais. Pode-se dizer que as cidades vizinhas a Cabo Frio também são “beneficiadas” por tal processo, pois intensifica o *boom* imobiliário que a Região Imediata de Cabo Frio vem passando desde fins

dos anos 2000 até o presente momento. Verifica-se um processo de “condominização” dos municípios de Cabo Frio, São Pedro da Aldeia e Armação dos Búzios, por exemplo, pelo alto volume de projetos imobiliários deste tipo⁷⁶.

O aspecto de modernidade embutido nos *shopping centers* torna-se um fator primordial na aceitação pública. O Park Lagos suscitou a chegada de redes de lojas e franquias até então inexistentes na cidade. Por conseguinte, o consumo em Cabo Frio adquire novo fôlego ao agregar “elementos de *status* e diferenciação de consumo” (SILVA, 2017, p.208), logo, a mercadoria cidade passa a obter mais valor no mercado. Harvey (1996), assim como Vainer (2013), assegura que o empreendedorismo urbano compreende um determinado grau de concorrência entre cidades.

À medida que a concorrência interurbana se torna maior, quase certamente acionará um “poder coercitivo externo” sobre certas cidades, aproximando-as mais da disciplina e da lógica do desenvolvimento capitalista. Talvez até force a reprodução repetitiva e serial de padrões de desenvolvimento (como a reprodução em série de world trade centers ou de novos centros culturais e de entretenimento, de construções à beira mar ou do rio, de shopping centers pós-modernos etc.) (HARVEY, 1996, p. 179).

Vainer, ao explicar o *modus operandi* do *marketing urbano* em realizar esforços para identificar características locais que possibilitem atração de capital diz que “a venda da cidade é, necessariamente, a venda daqueles atributos específicos que constituem, de uma maneira ou de outra, insumos valorizados pelo capital transnacional” (VAINER, 2013, p. 79). Retomando o caso de Cabo Frio, tendo em vista que “fenômeno” *shopping center* obteve grande êxito na formação contemporânea das cidades norte-americanas, juntamente com a forte influência que as cidades brasileiras sofrem de países que dominam a economia mundial – antes a Europa, agora os EUA – (SILVA, 2017), é inegável que a chegada desse empreendimento é reflexo de ações programadas por agentes produtores do espaço urbano interessados em gerar uma mercadoria que seja de alto valor. As táticas desenvolvidas pela governança urbana⁷⁷ consistem em reproduzir experiências de sucesso, para que consigam

⁷⁶ Cabo Frio ultimamente tem sido alvo da instalação de loteamento e novos condomínios em diferentes pontos da cidade. Destaque para o loteamento de luxo Terras Alphaville, que obteve venda total de seus lotes 4 horas após o lançamento (RAMÃO, 2015), e as tentativas de implementação do resort do grupo Club Med na Praia do Perú, sem sucesso até o momento. Em São Pedro da Aldeia observa-se o mesmo processo, locais de salinas desativadas estão sendo convertidos em loteamentos para futuros condomínios, inclusive há novos bairros concebidos por meio dessa prática.

⁷⁷ Harvey (1996, p. 171) interpreta governança urbana como um “conjunto complexo de forças mobilizado por diversos agentes sociais”, nas quais reúnem receitas e práticas para intervir no espaço das cidades. Atualmente, verifica-se a atuação de governos locais em parceria com atores hegemônicos como os grandes conglomerados empresariais e agências internacionais multilaterais (a exemplo: Banco Mundial, FMI, BID, que financiam economias nacionais e atuam na difusão do receituário neoliberal).

atrair cada vez mais a demanda entendida como solvável, ou seja, aquela que possibilite maior rentabilidade aos negócios. Não há novidade em práticas espaciais como esta, *shopping centers* são ícones de “sucesso” na produção urbana de diversos países, significam uma receita universal que funcionará – de acordo com os intentos capitalistas – em qualquer lugar que seja implantado. Para Vainer (2013, p. 80),

não fica difícil entender por que as propostas constantes de todos os planos estratégicos, sejam quais forem as cidades, pareçam-se tanto umas com as outras: todos devem vender as mesmas coisas aos mesmos compradores virtuais que têm, invariavelmente, as mesmas necessidades.

A nova racionalidade econômica produz a cidade de forma a satisfazer as necessidades do capital, assim, as intervenções no espaço urbano voltam-se para “o mercado externo e, muito particularmente, o mercado constituído pela demanda de localizações pelo grande capital é o que qualifica a cidade como mercadoria” (VAINER, 2013, p. 80).

Como dito anteriormente, essas teorias foram aplicadas em grandes cidades de alcance global, ao fazer sua transposição para a realidade de cidades menores é necessário certa cautela. Um dos pontos que buscamos avaliar com cuidado diz respeito ao fato de as táticas utilizadas nessas concepções de gestão de cidade voltarem suas ações para criar uma esfera propícia em atrair o capital transnacional. As experiências de cidades como Barcelona, Rio de Janeiro, Baltimore e outras, podem ser tomadas como referência pela ampla visibilidade internacional que possuem, ou por se localizarem em países centrais, em alguns casos. Vainer, quando explora o planejamento estratégico do Rio de Janeiro deixa bem claro que seus imperativos dirigem-se, sobretudo, para o mercado exterior. Portanto, o público-alvo compreendido está diretamente relacionado à demanda solvável que se faz presente pelo capital transnacional. Sob esta ótica, podemos afirmar que o processo de transformações na forma urbana de Cabo Frio tem como objetivo a abertura para o mercado externo, em sua maioria de âmbito nacional⁷⁸, ultrapassando suas barreiras regionais e estaduais. A conjuntura do Shopping Park Lagos assegura este tipo de análise, pois este é produto de ações de grupos empresariais localizados nos grandes centros nacionais que possuem atuação em todo o território brasileiro. Ademais, a chegada deste *shopping* reforça o papel de Cabo Frio na reprodução da tendência atual da economia do país, na qual o setor de comércio e serviços é responsável por mais da metade do seu PIB, de acordo com dados do IBGE⁷⁹. *Shopping*

⁷⁸ Referimo-nos aos agentes atuantes até o presente momento. No entanto, já houve tentativas de implantação de empreendimentos internacionais como o resort do grupo Club Med.

⁷⁹ Informação disponível em <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/comercioeservico/pas/analisepas99.shtm>.

Centers são locais de concentração de estabelecimentos desses ramos, até 1989 foram contabilizados oitenta e quatro (84) unidades no Brasil (PINTAUDI, 1992), já em 2014 este número salta para quinhentos e vinte (520), o que significa um aumento de 812% (SILVA, 2017).

Outro aspecto que se assemelha com a matriz empregada nessa pesquisa corresponde às relações dos agentes capitalistas com a esfera municipal. A adesão do empreendedorismo urbano pela gestão local transfere para a cidade atributos inerentes ao período da acumulação flexível que se baseiam em inovação, produção e consumo (HARVEY, 2014). A cidade que antes era vista como objeto passivo no período fordista, agora é estruturada como um agente econômico ativo à rentabilidade do capital ao aderir a identidade de empresa. Agir de modo empresarial/estratégico passa a ser a tática principal para atender as expectativas geradas pelo mercado (VAINER, 2013). Assim, a integração entre a gestão local e corporações externas por meio da formação de parcerias público-privadas tornam-se fundamentais na busca por novos investimentos e negócios. No contexto do neoliberalismo, em que se discursa sobre a redução da participação do Estado na economia e nos gastos públicos, os atores hegemônicos não dispensam intervenções estatais que criem condições favoráveis aos seus interesses para que possam agir onde desejarem.

À medida que transferimos esses argumentos para analisar a instalação do *shopping* em Cabo Frio, notamos algumas equivalências. Este empreendimento é um dos símbolos de inovação da atual época, possui grande apelo público por se tratar de um aparato de indução do consumo de novos produtos e da reprodução do moderno estilo de vida experimentado nas grandes metrópoles do mundo. A carga de progresso imbuída nesse objeto contou com vasta aprovação pela maioria da população local para sua efetivação. O caráter ideológico de inovação e qualidade de vida serviu como instrumento viabilizador da transformação da forma física daquela localidade. Dessa maneira, cria-se um ambiente favorável para interlocuções entre empresários e governo local. É na esfera municipal que os agentes capitalistas possuem maior capacidade de influenciar na legislação, alterando diretrizes e normas na administração urbana. Entendemos a experiência deste *shopping* em Cabo Frio como um episódio exemplar dessas práticas quando se verifica a renúncia do governo municipal para com determinados pontos da lei orgânica e o plano diretor, ao ceder às pressões do interesse privado⁸⁰.

⁸⁰ A noção de privado a qual nos referimos está relacionada aos interesses capitalistas privados. Apesar do entendimento acerca do interesse privado também fazer alusão ao domínio do particular, das subjetividades, das individualidades contidas no convívio social, que também pode ser aproveitada na análise do shopping, visto que este fazia parte do imaginário e do anseio popular cabo-friense em época precedente à sua edificação.

Mais um ponto importante para frisarmos está relacionado ao controle da mão de obra local (HARVEY, 1996; COMPANS, 2004). O cenário do mercado de trabalho em Cabo Frio é composto pela informalidade, emprego de mão de obra terceirizada e uma clara dependência de favores políticos – em sua maioria, na forma de subcontratações precárias, sem nenhum tipo de garantia trabalhista – consolidando extrema dificuldade de separar o público do privado, como lembram Oliveira & Ribeiro (2009). Destarte, essa cidade apresenta um quadro oportuno para a concretização do empreendedorismo, pois além de fornecer infraestrutura adequada para a extração de valor do seu solo urbano, disponibiliza de aspectos inerentes à flexibilização do trabalho típica dos imperativos neoliberais. Para Harvey (2006, p. 182), “o empreendedorismo urbano contribui para aumentar as diferença de riqueza e de renda, assim como para ampliar o empobrecimento urbano, observado nas cidades que apresentam grande progresso”.

O caso do Shopping Park Lagos revela uma situação paradoxal da gestão da cidade como negócio. Simultaneamente, ao ter sua imagem propalada como um ideário de progresso, a exemplo da higienização do consumo e do fomento à geração de empregos, o empreendimento em voga demonstra sua face perversa no que diz respeito ao descumprimento da legislação municipal, principalmente aquelas que se referem à proteção do patrimônio histórico e natural, e a corroboração para a desigualdade na distribuição de riquezas através da intensificação do quadro de exploração da mão de obra assalariada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao chegarmos às considerações finais deste trabalho, entendemos que é de fundamental importância avaliar se os objetivos apresentados foram atingidos. Assim, retomamos nossa questão central: em que medida se pode considerar a existência de um planejamento estratégico ou de um modelo de empreendedorismo urbano em Cabo Frio? Acreditamos que para respondê-la é fundamental compreender que o estágio de urbanização em que Cabo Frio se encontra é produto de um longo processo histórico vivenciado desde épocas anteriores à sua fundação/colonização – no qual o desenvolvimento de distintas atividades, econômicas ou não, exerceram certo tipo de centralidade, dando origem, também, a diferentes relações sócio-espaciais – referimo-nos aqui ao sambaqui.

Tendo em vista o recorte histórico aqui delimitado, entendemos que a urbanização turística exerceu papel substancial no tocante às significativas transformações espaciais dessa cidade. Diante do exposto no primeiro capítulo, é possível compreender que as primeiras incursões de cunho turístico entre as décadas de 1940 e 1950 foram responsáveis pela valorização da paisagem natural cabo-friense, em particular, o Canal do Itajurú. Tal localidade passou por um processo de territorialização por grupos de elite – em sua maioria oriundos da capital fluminense – por meio da edificação de equipamentos urbanos privados como os clubes náuticos, seguido por condomínios e a aquisição de residências secundárias. Data desse período o registro das primeiras ações conjuntas entre o Estado e a iniciativa privada que resultaram em expressivas transformações urbanas.

A crescente valorização de determinados espaços da cidade que se seguiu no decurso das décadas de 1970 e 1980, em conjunto com o declínio da economia salineira, elevou o turismo ao posto de principal atividade econômica, pois além da sua própria circulação de capital, derivavam outras formas de renda desfrutadas pelo município como a aquisição de segunda residência. Assim, obras que possibilitaram maior facilidade de acesso à região, a valorização do solo urbano via atuação de agentes imobiliários e alguns fatores que contribuíram para que Cabo Frio ganhasse destaque nacional e internacional⁸¹ por meio de exposições midiáticas (CHRISTOVÃO, 2011) foram primordiais para que a cidade passasse a

⁸¹ Segundo Christovão (2011), durante a década de 1960, a visita da atriz francesa Brigitte Bardot à Búzios (que, na época, ainda era distrito de Cabo Frio) fez com que o município cabo-friense ganhasse notoriedade na mídia nacional, sendo capa de revistas e jornais da época.

atrair um número cada vez maior de visitantes (de distintos estratos sociais), moradores e fluxos financeiros movimentados, em sua maioria, pelo mercado imobiliário.

A partir da década de 1990, a inclusão dos royalties do petróleo na arrecadação municipal viabilizou um novo momento para a urbanização turística. A adesão das estratégias ligadas ao marketing de cidades ampliou a convergência de fluxos de capital para a cidade. Os governos dos prefeitos Alair Corrêa e Marcos da Rocha Mendes concentraram esforços na pavimentação de ruas, limpeza urbana e reformulações dos espaços públicos adjacentes às valorizadas paisagens naturais, como as praias e o Canal do Itajuru. Tais obras vieram acompanhadas de um discurso ideológico relacionado à qualidade de vida, à “cidade que deu certo”, pois sua forma-conteúdo passou a reunir elementos que estimulam o consumo do seu espaço, por apresentarem traços modernos, através da transposição de itens ligados ao típico ambiente marítimo como adereço paisagístico, a exaltação de esportistas locais que ganharam destaque nacional e a adesão de termos estrangeiros utilizados para batizar certos locais. Desse modo, a construção da Praça das Águas, da Praça da Cidadania e de uma pista de skate na Praia do Forte, assim como a criação de um *deck* na orla do Canal do Itajuru (atualmente intitulado como Boulevard Canal), o *shopping* da Gamboa, dentre outros, operam como um conjunto simbólico que tornam o espaço de Cabo Frio apropriado para o consumo. Como aponta Harvey (2006, p. 176) “a cidade tem de parecer um lugar inovador, estimulante, criativo e seguro para se viver ou visitar, para divertir-se ou consumir”.

Entendemos que o *city marketing* desenvolvido em Cabo Frio consistiu em uma estratégia canalizada para a capilarização de investimentos imobiliários no seu espaço. Dessa forma, espaços que antes eram pouco estimados pelo capital adquiriram expressiva valorização, enquanto que as localidades já valorizadas pelo histórico processo de turistificação da cidade aumentaram exponencialmente sua cotação. Consequentemente, a cidade acompanhou o transcurso da verticalização da orla da Praia do Forte e seus arredores, bem como a chegada de inúmeros condomínios em diversos bairros. O cenário concebido pela mercantilização dos espaços foi basilar para que agentes imobiliários passassem a atuar com mais frequência nos rumos das políticas urbanas de Cabo Frio. Destarte, constata-se que as políticas urbanas elaboradas nas últimas décadas estão estreitamente imbricadas às demandas de empresas privadas do setor imobiliário. A governança urbana que passa a gerenciar Cabo Frio conta com a presença irrestrita de proprietários fundiários, construtoras locais, e empresas de incorporação imobiliária, em conjunto com outros grupos que gozam de diferentes formas de *status* privilegiados pelo cenário contemporâneo da sociedade como empresários de outros ramos e a “casta” jurídica, por exemplo. Os desdobramentos das

políticas executadas pelos prefeitos citados, passando do populismo de Alair Correia à gestão empreendedora de Marcos da Rocha Mendes, serviram para criar um imaginário de progresso entre os habitantes da cidade, concedendo-lhes grande aceitação da opinião pública⁸² e fazendo com que desde o ano de 1997 até os dias de hoje possamos observar um ciclo de substituição entre estas duas figuras políticas no decorrer dos períodos de eleição municipal.

Os investimentos maciços na forma urbana asseguraram a formação de novos arranjos territoriais. A crescente valorização de espaços, de certo modo, distantes dos pontos prestigiados pelo turismo possibilitaram a concretização desse processo. A constituição do bairro planejado Novo Portinho, anexo ao bairro Portinho, é um claro exemplo. Composto por um complexo residencial de classe média, nos últimos anos este local testemunhou o acréscimo de estabelecimentos comerciais e de serviços, ampliando o seu rol de ocupação. Esse novo ordenamento espacial que transformou um espaço antes “ocioso” em um local de utilização residencial e comercial, exerceu grande influência na chegada do Shopping Park Lagos.

Localizado na vizinhança do novo bairro, esse empreendimento veio para completar a expansão imobiliária iniciada pela construção do loteamento do Novo Portinho. Como dito anteriormente, grupos formados por agentes imobiliários compõem a governança urbana de Cabo Frio. Tal afirmativa se concretiza à medida em que se pode identificar ações conjuntas de empresas desse setor tanto na incorporação e execução das obras do Shopping Park Lagos quanto do bairro planejado Novo Portinho. Além desses, a parceria feita entre a construtora local Modular e a João Fortes Engenharia foi responsável por outros empreendimentos imobiliários executados na cidade, fato que leva-nos a perceber a existência de um processo cada vez maior de interferência desses grupos na urbanização da cidade.

No capítulo dois apresentamos algumas discussões em torno da implantação do Shopping Park Lagos em Cabo Frio. A princípio, discutimos a situação paradoxal no que diz respeito à localidade em que o empreendimento se encontra fixado, pois se trata de uma área

⁸² Oliveira & Ribeiro (2009, p. 14) destacam que uma das tensões entre o tradicional e o moderno em Cabo Frio está relacionada à questão da utilização da máquina pública como instrumento de favorecimentos políticos particulares, “a relação entre a Administração Pública Municipal e os moradores da cidade, perceptível na dificuldade imensa de separar a máquina pública dos favores pessoais. Praticamente não existe aos olhos dos ‘genuínos cabo-frienses’, uma separação clara e precisa entre *público* e *privado*, fazendo da política uma atividade manifesta das relações de proximidade entre os interesses da administração municipal em conjunção com objetivos particulares específicos”. Isso mostra que toda a esfera de modernidade criada através das reformulações urbanas ainda são acompanhadas do antigo modelo da política de “cabresto”, eficiente em proporcionar benefícios privados e presente em diversas realidades urbanas brasileiras.

que comporta manguezais e sítios arqueológicos. Esta situação desperta algumas interrogações, especialmente pelo fato de que locais que dispõem da existência dos elementos citados têm sua proteção garantida tanto pela legislação municipal (a lei orgânica e o plano diretor de Cabo Frio) quanto no âmbito nacional (Lei Federal nº 3.924 de 1961, que versa sobre a proteção de sítios históricos). A atenção reservada ao aspecto histórico-arqueológico revelou articulações entre a esfera pública e privada que contribuíram para a substituição dos sítios Salina do Portinho e Aldeia do Portinho pelo *shopping center*. Esses sítios possuíam grande relevância para os estudos arqueológicos, pois apresentavam vestígios da transição de um grupo social milenar – os sambaquieiros, entendidos como os primeiros a ocuparem a região – por grupos ceramistas de tradição Una – sociedade pré-colonial que estendeu ocupação em diversas partes do território brasileiro (SEDA, 2014).

A contradição verificada se converteu em indagar acerca de que tipo de artifício foi empregado na alteração do local em destaque. Ao analisar os relatórios das pesquisas nos sítios arqueológicos, emitidos pelo IPHAN, verificou-se que os agentes responsáveis pela implementação do empreendimento recorreram ao emprego de um recurso conhecido como arqueologia de contrato. Tal esquema consiste na contratação de uma empresa especializada em prospecção arqueológica para realizar trabalhos em locais que apresentem considerável potencial histórico-arqueológico e que sejam cobiçados para outras finalidades, neste caso, a especulação imobiliária. Parte dos estudos arqueológicos aponta que intervenções espaciais intermediadas pela arqueologia de contrato são habituais quando interesses econômicos se fazem presentes. Essa atividade consiste em realizar estudos e fazer a remoção dos vestígios descobertos a fim de liberar o local à exploração econômica, fato verificado nos sítios arqueológicos de Cabo Frio. Ademais, sua prática apoia-se em brechas verificadas na legislação que a fragilizam, perante os avanços estratégicos de grupos capitalistas, à medida que há nenhum tipo de providência quanto ao tombamento de áreas que desfrutem destas características. Ao passo que inquirimos a respeito da possibilidade de existir um processo de empresariamento urbano na cidade, esse quadro fornece grande contribuição para nossa pesquisa. Quando nos depararmos com situações em que a legislação não estabeleça algum tipo de obstáculo em situações como essa, é possível acrescentá-la à noção de que o setor privado se beneficia ao formar parceria com o Estado. Em vista disso, a presença de sítios arqueológicos significa uma barreira para os intentos da acumulação capitalista contemporânea, pois retira do espaço o lucro oriundo dos valores de uso e de troca que alimentam o mercado financeiro, a reversão de qualquer tipo de impedimento se dá mediante

associação com o setor público, seja por políticas públicas ou através de certas “facilidades” encontradas na legislação.

No que diz respeito às consequências na estrutura urbana, constata-se que o advento do Shopping Park Lagos exprime alterações na centralidade interna de Cabo Frio e da região. De início, o fato de sua localização ser um pouco distante do centro da cidade, esse empreendimento ampliou o processo de valorização dos bairros adjacentes iniciado pela inauguração do loteamento Novo Portinho. Dessa maneira, esse recente bairro incrementou ainda mais valor, assim como os que se situam nos arredores como Palmeiras, Jardim Excelsior e Portinho, que se constituem por residências de classe média.

De modo sincrônico, sua chegada redefine o consumo na cidade, pois congrega grande variedade de estabelecimentos de diferentes categorias. Comporta seis lojas âncoras, cinco *mega lojas* e mais de cento e quarenta lojas menores, aglomerando no seu interior diversas marcas amplamente disseminadas no cenário nacional e internacional. É importante salientar que o Park Lagos é um *shopping* dirigido para classes de renda média, a fim de se adequar ao perfil socioeconômico regional. Verifica-se que a sua chegada estabelece uma nova centralidade na escala intraurbana e interurbana. Por meio de dados coletados acerca do nível de circulação, pôde-se aferir que o esse *shopping center* exerce grande influência no consumo local, ao atrair elevado contingente oriundos de Cabo Frio e das cidades vizinhas como São Pedro da Aldeia, Arraial do Cabo, Armação dos Búzios e Araruama, por exemplo. Portanto, é possível afirmar que essa nova centralidade reforça grandes deslocamentos, tendo em vista que consumidores da cidade e da região passarão a frequentar esse local, mesmo que residam a 20 ou 30 km de distância (SILVA, 2017).

Dentre algumas questões formuladas no início dessa pesquisa, uma delas referia-se a investigar se o *shopping* serviria como um atrativo turístico. De acordo com os dados obtidos nos períodos em que Cabo Frio recebe grande fluxo de visitantes, observa-se que o empreendimento, de certo modo, recebe uma parcela do fluxo turístico. No entanto, não significa uma alteração das motivações da busca pelo lazer na cidade, o consumo das paisagens naturais continua desempenhando fator central. Um quadro pertinente que se pode traçar concerne ao fato de o *shopping center* ser concebido como um símbolo da sociedade de consumo atual, perpetrado pelo estilo de vida norte-americano, consolidado nas grandes cidades brasileiras entre as décadas de 1960 e 1980 e “interiorizado” para as cidades médias a partir da década de 1990. Assim, no caso de Cabo Frio, depreende-se que tal elemento torna-se uma alternativa de consumo e lazer para o público sazonal à medida que significa a reprodução dos padrões de consumo encontrados em suas cidades de origem.

A nova centralidade formada obtém reforço quando se constata a execução de intervenções urbanísticas canalizadas no sentido de facilitar o acesso ao empreendimento em questão. As políticas públicas da prefeitura municipal relacionadas à obra na Avenida América Central (RJ-140), que viabilizou a abertura de nova rota para o fluxo de veículos que adentra a cidade por meio dessa rodovia, além da implementação de infraestruturas para atender o transporte público através da construção de ponto de ônibus e de táxi na Avenida Henrique Terra, servem para exemplificar a inclinação da política local em atender a crescente demanda imobiliária e de consumo.

Compreendemos, dessa maneira, que a metropolização turística⁸³ descrita por Mascarenhas (2010), processo que possibilitou a extensão dessa atividade para diversas cidades interioranas, conjuga-se a uma espécie de metropolização do empresariamento urbano, em nossa concepção, no tocante ao caso de Cabo Frio. Os procedimentos de requalificação dos espaços respondem a uma ordem capitalista, nos quais os interesses dos agentes que produzem o espaço confluem para o progresso de localidades que se convertam em vantagens econômicas e políticas para os componentes da governança urbana atuante na cidade. O recente contexto de reestruturação das cidades médias mediante a entrada de capitais provenientes das grandes metrópoles nacionais encontra no *shopping center* uma possibilidade de expansão de seus lucros, em virtude do prolongamento da especulação imobiliária e da dinâmica global de consumo para outros espaços (SILVA, 2017). Nos desdobramentos dessa pesquisa pudemos notar que as estratégias desenvolvidas entre as esferas pública e privada na instalação do Shopping Park Lagos assemelham-se, em certa medida, aos padrões de reformulação de cidade, preconizadas por David Harvey (1996) em relação ao empresariamento urbano e Carlos Vainer (2013) a respeito do planejamento estratégico urbano. Depreendemos, portanto, que as políticas urbanas ocorridas em Cabo Frio nos últimos anos decorrem de ações coordenadas com agentes econômicos para a elaboração de novas centralidades no município que tenham como principal objetivo a absorção cada vez maior da dinâmica capitalista contemporânea. Observa-se, em vista disso, que o grau de complexidade expresso espaço urbano de Cabo Frio decorre do histórico processo de privatização e reformulação dos espaços públicos em prol dos avanços da atividade turística e, atualmente, se ressignifica à medida que assume os padrões globais comuns às cidades hodiernas. Esse modelo de produção de cidade, ao mesmo tempo em que reproduz o exemplo

⁸³ Segundo Mascarenhas (2010), a metropolização turística consiste na influência que a metrópole exerce sobre áreas vizinhas, tornando-as turísticas ao passo que transfere sua dinâmica para outras cidades.

norte-americano, ocasiona na diferenciação de áreas, pois privilegia determinados espaços – valorizados por agentes capitalistas – em detrimento de outros, o que resulta em uma progressão das mazelas sociais em virtude dessas políticas que estimulam a segregação.

Por fim, acreditamos que esse tema está longe de ser esgotado. Tendo em vista que, nos últimos anos, a cidade obteve um relevante acréscimo do seu contingente populacional aliado ao incremento de outras fontes de renda do município e aos trajetos que levam o grande capital em direção às cidades médias, Cabo Frio, assim como outras cidades do interior fluminense, converte-se em terreno fértil para as práticas que visam a expansão do processo de acumulação de capital, devido ao fato de oferecer grandes possibilidades para sua ampliação. Entendemos, também, que há a necessidade de outros estudos que se concentrem nos desdobramentos dos níveis de abrangência do Shopping Park Lagos na dinâmica intra e interurbana de Cabo Frio para que seja possível aquilatar com maior propriedade o seu fator de influência na dinâmica da cidade e da região em que se localiza, especialmente por se tratar do único empreendimento desse porte na Região Imediata de Cabo Frio.

REFERÊNCIAS

AGAMBEN, Giorgio. O estado de exceção como paradigma de governo. In: **ESTADO de exceção**. São Paulo: Editora Boitempo, 2004, pp.9-49.

BARBOSA, Lívia. **Sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. 68 p.

BARRETO JÚNIOR, Ivo Matos. **Entre a matéria e as imatérias**: Plano de Conservação Integrada da Casa da Flor, em São Pedro da Aldeia/RJ. 2017. 292p. Dissertação (Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

BRASIL. **Lei Federal nº 3.924**, de 26 de julho de 1961.

BIENENSTEIN, Glauco. Shopping Center: o fenômeno e sua essência capitalista. **Geographia**. Rio de Janeiro, v.3, n. 6, 2001.

CABO FRIO (RJ). **Lei Orgânica Municipal de Cabo Frio**, de 31 de março de 2008.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentado do Município de Cabo Frio**, de 7 de dezembro de 2006.

CALAZANS, Marília Oliveira. Os sambaquis e o império: uma controvérsia na história da ciência. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO “Saberes e práticas científicas”, 16., 2014, Rio de Janeiro. **Anais [...]** Rio de Janeiro: ANPUR, 2014.

CALDARELLI, S. B. e SANTOS, M. C. M. M. . Arqueologia de Contrato no Brasil. **Revista USP**, São Paulo, v. 44, p. 52-73, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A Reprodução da Cidade como Negócio. In: CARLOS, A. F. A.; CARRERAS, C.(Org.) **Urbanização e mundialização**: estudos sobre a metrópole. São Paulo: Contexto, 2005, p. 29-37.

_____. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org): **Crise Urbana**. São Paulo: Contexto, 2015, p.25-35.

CHRISTÓVÃO, J. H. de O. **Do sal ao sol**: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio. 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2011.

_____. A gênese do turismo em Cabo Frio ou, de como o Sol se sobrepôs ao Sal. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 26., 2011, São Paulo. **Anais [...]** São Paulo: ANPUR, 2011.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo Urbano – entre o discurso e a prática**. Editora UNESP. São Paulo, 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

COUTINHO, Carlos Nelson. A dualidade de poderes: Estado e revolução no pensamento marxista. In: **MARXISMO e Política, Parte I: A dualidade de poderes e outros ensaios**. 3ª Ed. São Paulo: Cortez Editora, 2008, pp.13-69.

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.

DAVIDOVICH, Fany. **Comentando o crescimento populacional do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2002.

DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1973.

FIORI, José Luiz. A grande transformação do fim do século XX. In: **O PODER** global. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007, pp. 49-53.

GASPAR, Maria Dulce. Arqueologia, cultura material e patrimônio. Sambaquis e Cachimbos. In: **CULTURA** material e patrimônio da ciência e tecnologia. Rio de Janeiro, 2009.

GNECCO, Cristóbal; DIAS, Adriana Schmidt. Sobre arqueologia de contrato. In: GNECCO, C; DIAS, A.S. **Crítica de La razón arqueológica: arqueología de contrato y capitalismo**. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e História, 2017.

GONÇALVES, Luiz Felipe Oliveira. Reestruturação urbana e segregação socioespacial em cidades médias: o caso de Cabo Frio- RJ. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 16., 2015, Fortaleza, CE. **Anais [...]** Fortaleza, CE: S.n., 2015. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/0B_FJH8ikGCJtSndUZGMzd19xMUE/view>. Acesso em: 24 fev. 2017.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios Alternativos**. São Paulo: Contexto, 2017.

HARVEY, David. **A condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 2014.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

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

HOBSBAWM, Eric J. **Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991**. Tradução Marcos Santarrita. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HUTCHINGS, Rich; LA SALLE, Marina. La arqueología como capitalismo del desastre. In: GNECCO, C; DIAS, A.S. **Crítica de La razón arqueológica: arqueología de contrato y capitalismo**. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e História, 2017.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico: 1960**. Rio de Janeiro, 1960.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico de 2010**. Disponível em < <https://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>>. Acesso em: 30 nov. 2017.

_____. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Relatório final do projeto de salvamento dos sítios Aldeia do Portinho e sambaqui Salina do Portinho**. Cabo Frio/RJ, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 1999.

LUCHIARI, M. Tereza. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, Luiz C. (org.). **Da Cidade ao Campo: a diversidade do saber-fazer turístico**. Fortaleza: UECE, 1998, p.15-29.

MASCARENHAS, Gilmar. Dimensões e aspectos da metropolização turística no Estado do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO NACIONAL GOVERNANÇA URBANA E DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO, 2010, Natal, RN. **Anais...** Natal, RN: UFRN, 2010.

_____. Cenários contemporâneos da urbanização turística. **Caderno Virtual do Turismo (UFRJ)**, Rio de Janeiro, v.14, pp. 1-11, 2004.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O; MARICATO, E. & VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2013.

MARINATTO, Luã. Taxa de homicídios explode na Região do Lagos e ultrapassa a da Baixada Fluminense. **Jornal Extra**. Disponível em <<https://extra.globo.com/casos-de-policia/taxa-de-homicidios-explode-na-regiao-dos-lagos-ultrapassa-da-baixada-fluminense-22261382.html>> . Acesso em: 03 abr. 2018.

MARTINEZ, Niete. Quem viu, viu. **Revista Cidade**, ago. 2015. Disponível em < <http://revistacidade.com.br/quem-viu-viu/>>. Acesso em: 12 ago. 2016.

MELO, Erick Silva Omena. **Da privatização da paisagem às tentativas de homogeneização do território: políticas públicas e conflitos na urbanização turística de Cabo Frio**. 2009. 171p. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

_____. Gênese da urbanização turística em Cabo Frio (1950 – 1978). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 14., 2011, Rio de Janeiro. **Anais [...]** Rio de Janeiro: ANPUR, maio 2011.

MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri. Cabo Frio e a montagem da primeira elite fluminense – séculos XVI e XVII. In: RIBEIRO, Flávia Maria Franchini; MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri (Orgs). **Cabo Frio: 400 anos de história, 1615 – 2015**. Brasília: IBRAM, 2017.

NETTO, Paulo Roberto; TEIXEIRA, Luiz Fernando. Prefeito “ficha suja” de Cabo Frio tem registro cassado no TSE. **O Estado de São Paulo**, abril de 2018. Disponível em <<http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/prefeito-ficha-suja-de-cabo-frio-tem-registro-cassado-no-tse/>>. Acesso em: 01 maio 2018.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Mapa da motorização individual no Brasil**. Disponível em: <<http://observatoriodasmetrolopes.net.br/wp/mapa-da-motorizacao-individual-no-brasil/>>. Acesso em: 09 abr. 2018.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; MASCARENHAS, Gilmar. A Cidade do Prazer: Impactos da Urbanização Turística em Cabo Frio. In: ENCONTRO NACIONAL DE TURISMO DOM BASE LOCAL “Identidade Cultural e Desenvolvimento Local”, 10., 2007, João Pessoa, PB. **Anais [...]** João Pessoa: UFPB, 2007. v. 3. p. 583-590.

_____.; RIBEIRO, Guilherme. As territorialidades da metrópole no século XXI: tensões entre o tradicional e o moderno na cidade de Cabo Frio/RJ. **Geo Uerj**, Rio de Janeiro, v. 3, p. 108- 127, 2009.

OTERO, Estevam Vanale. **Reestruturação urbana em cidades médias paulistas: a cidade como negócio**. 2016. 342 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

PADILHA, Valquíria. **Shopping center: a catedral das mercadorias**. São Paulo: Editora Boitempo, 2006.

PINTAUDI, Silvana Maria. O Shopping Center no Brasil: Condições de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI, Silvana Maria; FRÚGOLI JR., Heitor (Orgs.). **Shopping Centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Ed. Unesp, 1992.

RAMÃO, Felipe de Souza. **A mercantilização do meio ambiente na cidade de Cabo Frio a partir dos fundamentos de Pierre George**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2015.

_____. As residências secundárias e a exploração da praia: o eixo Cabo Frio-Araial do Cabo-Armação dos Búzios no Estado do Rio de Janeiro. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 18., 2016. São Luís, MA. **Anais [...]** São Luís, MA: S.n., 2016.

RIBEIRO, Miguel Angelo; O’NEILL, Maria Monica Ribeiro Caetano. Contraste entre a metrópole e o interior fluminense a partir da dinâmica populacional. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, ano 14, n. 23, v.1, p. 206-301, 1. sem. 2012.

SANCHEZ, Fernanda. **Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing**. Curitiba: Editora Palavra, 1997.

SANCHEZ, Fernanda. A (In)Sustentabilidade das cidades-vitrine. In: ACSERALD, Henri (org.). **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Lamparina, 2009.

SANTOS, Boaventura de Souza (Org.). **A globalização e as ciências sociais**. São Paulo: Cortez, 2002.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 2014.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Por uma Geografia nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 16 ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SEDA, Paulo. Espaço e tempo nas sociedades primitivas: As Tradições Una e Tupiguarani no Rio de Janeiro Pré-Colonial. In: PEREIRA, Silvia Dias; FREITAS, Joana Gaspar; BERGAMASCHI, Sergio; RODRIGUES, Maria Antonieta C. (Org.). **Formação e ocupação de litorais nas margens do Atlântico - Brasil/Portugal**. 1ed. Rio e Janeiro: FAPERJ/Corbã, 2014, p. 111-130.

SERVEC ECOLOGIA. **Estudo de Impacto de Vizinhança do Shopping Park Lagos**. Cabo Frio, 2011.

SILVA, William Ribeiro. *Shopping Centers* e a redefinição da centralidade em cidades médias brasileiras. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WITHACKER, Arthur Magon. (Org.). **Centro e Centralidade em Cidades Médias**. 1ed. São Paulo: UNESP - Cultura Acadêmica, 2017, v. 1, p. 199-226.

_____. *Shopping Centers* e a redefinição da centralidade em cidades médias brasileiras. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WITHACKER, Arthur Magon. (Org.). **Centro e Centralidade em Cidades Médias**. 1ed. São Paulo: UNESP - Cultura Acadêmica, 2017, v. 1, p. 227-285.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 3, n. 4, jan/jun, 1998.

VAINER, Carlos. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. Apresentação Mesa Redonda "Política Urbana / Planejamento Territorial". In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 14., 2011, Rio de Janeiro. **Anais [...]** Rio de Janeiro: ANPUR, maio 2011.

_____. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O; MARICATO, E. & VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2013.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O Processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999. p. 169-243.

WEBER, Max. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. Volume 1. 4. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014.