



**Universidade do Estado do Rio de Janeiro**

Centro de Tecnologia e Ciências

Instituto de Geografia

Victor Miranda Louzada

**A definição de uma cidade média à luz da metropolização do espaço: o exemplo de Cabo Frio na rede urbana fluminense**

Rio de Janeiro

2025

Victor Miranda Louzada

**A definição de uma cidade média à luz da metropolização do espaço: o exemplo de  
Cabo Frio na rede urbana fluminense**

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, 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. Miguel Ângelo Campos Ribeiro

Rio de Janeiro

2025

CATALOGAÇÃO NA FONTE  
UERJ/REDE SIRIUS/CTCC

L895 Louzada, Victor Miranda.

A definição de uma cidade média à luz da metropolização do espaço: o exemplo de Cabo Frio na rede urbana fluminense / Victor Miranda Louzada.– 2025.

190 f. : il.

Orientador: Miguel Ângelo Campos Ribeiro.

Tese (Doutorado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.

1. Planejamento urbano - Teses. 2. Cidades e vilas - Teses. 3. Espaço urbano – Cabo Frio (RJ) - Teses. 4. Metrôpoles - Teses. 5. Política urbana – Teses. I. Ribeiro, Miguel Ângelo Campos. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Geografia. III. Título.

CDU: 711.4(815.3)

Bibliotecária Responsável: Priscila Freitas Araujo/ CRB-7: 7322

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

---

Assinatura

---

Data

Victor Miranda Louzada

**A definição de uma cidade média à luz da metropolização do espaço: o exemplo de Cabo Frio na rede urbana fluminense**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, 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 14 de fevereiro de 2025.

Banca examinadora:

---

Prof. Dr. Miguel Ângelo Campos Ribeiro (Orientador)

Instituto de Geografia – UERJ

---

Prof.<sup>a</sup>. Dra. Tereza Coni Aguiar

Assessoria e Planejamento para Desenvolvimento

---

Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr. Ulisses da Silva Fernandes

Instituto de Geografia – UERJ

---

Prof. Dr. João Carlos Monteiro

Instituto de Geografia – UERJ

Rio de Janeiro

2025

## RESUMO

LOUZADA, Victor Miranda. **A definição de uma cidade média à luz da metropolização do espaço**: o exemplo de Cabo Frio na rede urbana fluminense. 2025. 190 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2025.

O conceito de cidades médias é caracterizado por uma diversidade significativa, fruto da ampla heterogeneidade presente no conjunto de cidades que se enquadram nessa categoria. Essa classificação é moldada por distintos contextos históricos e dinâmicas contemporâneas. Ao longo do tempo, parâmetros como o tamanho demográfico têm se destacado como critérios importantes para a definição dessa categoria. Com as inovações técnicas e tecnológicas das últimas décadas, especialmente na transição do século XX para o XXI, e as mudanças nas formas capitalistas de acumulação, os espaços urbanos, incluindo as cidades médias, sofreram transformações significativas. Nesse cenário, as cidades médias passaram a integrar, de forma mais ampla, as dinâmicas contemporâneas típicas dos grandes centros metropolitanos, incorporando espaços contíguos ou não às metrópoles. Isso resultou em maior articulação em rede e na redefinição de seus papéis, tanto nas intermediações locais quanto nas conexões com áreas externas à sua abrangência. Esta tese tem como objetivo geral definir Cabo Frio como uma cidade média metropolizada, partindo do pressuposto de que novas dinâmicas urbanas, vinculadas às formas contemporâneas de acumulação do capital, vêm se manifestando de forma significativa no município. Para isso, adota-se como eixo analítico a relação entre o par globalização/metropolização, a fim de investigar as transformações recentes e os impactos gerados na organização socioespacial da cidade. As reflexões realizadas a partir do levantamento bibliográfico, somadas às informações obtidas no trabalho empírico, levam à conclusão de que, dentro da dimensão econômica selecionada, Cabo Frio, ao se metropolizar, isto é, ao reproduzir estratégias mercadológicas de produção do espaço urbano que coincidem com características verificadas em grandes cidades brasileiras como Rio de Janeiro e São Paulo, apresenta relações multiescalares em rede. Esse processo redefine seu papel como cidade média, ao mesmo tempo em que reforça sua posição como um centro regional relevante, convergindo fluxos diversos e desempenhando um papel fundamental na dinâmica territorial de sua área de abrangência.

Palavras-chave: cidades médias; metropolização do espaço; Cabo Frio; rede urbana fluminense; centralidade.

## ABSTRACT

LOUZADA, Victor Miranda. **The definition of a medium-sized city based on the metropolization of space: the example of Cabo Frio in the fluminense urban network.** 190 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2025.

The concept of medium-sized cities is characterized by significant diversity, stemming from the broad heterogeneity present among the cities that fall within this category. This classification is shaped by distinct historical contexts and contemporary dynamics. Over time, parameters such as demographic size have stood out as important criteria for defining this category. With the technical and technological innovations of recent decades—especially during the transition from the 20th to the 21st century—and the shifts in capitalist forms of accumulation, urban spaces, including medium-sized cities, have undergone significant transformations. In this context, medium-sized cities have increasingly integrated contemporary dynamics typical of large metropolitan centers, incorporating areas contiguous or not to metropolises. This has resulted in greater network articulation and a redefinition of their roles, both in local intermediation and in connections with areas beyond their immediate reach. This thesis aims to define Cabo Frio as a metropolized medium-sized city, based on the premise that new urban dynamics, linked to contemporary forms of capital accumulation, have been manifesting significantly in the municipality. To this end, the relationship between globalization and metropolization is adopted as the analytical framework, in order to investigate recent transformations and their impacts on the socio-spatial organization of the city. The reflections developed through the bibliographic review, combined with the information obtained from empirical research, lead to the conclusion that, within the selected economic dimension, Cabo Frio—by undergoing metropolization, that is, by reproducing market strategies of urban spatial production that coincide with characteristics observed in major Brazilian cities such as Rio de Janeiro and São Paulo—exhibits multi-scalar network relationships. This process redefines its role as a medium-sized city while simultaneously reinforcing its position as a relevant regional center, attracting diverse flows and playing a fundamental role in the territorial dynamics of its area of influence.

Palavras-chave: medium-sized cities; metropolization of space; Cabo Frio; fluminense urban network; centrality.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Eixo espaço-temporal da urbanização da sociedade.....	18
Figura 2 –	Localização das Baixadas Litorâneas.....	25
Figura 3 –	Abairramento da cidade de Cabo Frio.....	32
Figura 4 –	A urbanização regional policêntrica.....	55
Figura 5 –	As Regiões Intermediárias e Imediatas do estado do Rio de Janeiro.....	66
Figura 6 –	A Região Imediata de Cabo Frio e a Região Intermediária Macaé – Rio das Ostras – Cabo Frio.....	66
Figura 7 –	Desmembramentos de Cabo Frio.....	68
Figura 8 –	Aumento e redução da população no Estado do Rio de Janeiro.....	71
Figura 9 –	Planta dos primeiros núcleos urbanos de Cabo Frio.....	73
Figura 10 –	Centro de Cabo Frio e o Canal do Itajurú no início do século XX.....	74
Figura 11 –	Localização da sede do Iate Clube do Rio de Janeiro em Cabo Frio.....	85
Figura 12 –	Ponte Feliciano Sodré e o bairro Gamboa entre as décadas de 1930 e 1940.....	86
Figura 13 –	Localização do Iate Clube Costa Azul, década de 1960.....	87
Figura 14 –	Projeto de alinhamento do canal.....	89
Figura 15 –	As áreas aterradas do Canal do Itajurú.....	90
Figura 16 –	Aterramento do Canal do Itajurú para construção do condomínio Marinas do Canal.....	91
Figura 17 –	O condomínio Marinas do Canal e o bairro da Gamboa.....	92
Figura 18 –	Os condomínios do Canal do Itajurú.....	93
Figura 19 –	Praia do Forte em 1968 e na década de 1990.....	95
Figura 20 –	O eixo do fenômeno urbano de Cabo Frio.....	96
Figura 21 –	Cabo Frio na primeira metade do século XX.....	98
Figura 22 –	A Companhia Nacional de Álcalis em Arraial do Cabo.....	99
Figura 23 –	Brigitte Bardot em Búzios.....	100
Figura 24 –	Valores de royalties recebidos pela cidade de Cabo Frio.....	102

Figura 25 –	Localização do empreendimento Marina Cabo Frio S.A. ....	109
Figura 26 –	Cartazes dos atos de conscientização sobre o Mangue da Ogiva.....	111
Figura 27 –	Cercamento do mangue da Ogiva.....	111
Figura 28 –	Desobstrução dos canais pelos moradores.....	112
Figura 29 –	Localização das Salinas Peroanas (Nova Cabo Frio Water Park) .....	114
Figura 30 –	Layout do empreendimento Nova Cabo Frio Water Park.....	115
Figura 31 –	Área do Parque da Costa do Sol.....	116
Figura 32 –	Praia das Conchas com os quiosques antes da demolição.....	119
Figura 33 –	O estacionamento da Praia das Conchas.....	121
Figura 34 –	Localização das Salinas Peroanas (Nova Cabo Frio Water Park) e dos quiosques da Praia das Conchas.....	121
Figura 35 –	O macrozoneamento de Cabo Frio.....	125
Figura 36 –	Os eixos A e B e a Zona Mista de São Cristóvão (à esquerda) .....	126
Figura 37 –	Parâmetro urbanístico do Eixo A (São Cristóvão) .....	127
Figura 38 –	Avenida Joaquim Nogueira.....	128
Figura 39 –	Parâmetro urbanístico do Eixo B (São Cristóvão) .....	128
Figura 40 –	Avenida Adolfo Beranger Júnior.....	129
Figura 41 –	Parâmetro urbanístico da Zona Mista de São Cristóvão.....	130
Figura 42 –	Rua Expedicionários da Pátria.....	130
Figura 43 –	Trechos das principais vias da Zona Comercial Itajuru.....	132
Figura 44 –	Parâmetro urbanístico da Zona Comercial Itajuru.....	133
Figura 45 –	Trechos das vias principais da Zona Mista Braga-Vila Nova.....	135
Figura 46 –	Zona Mista Braga-Vila Nova.....	136
Figura 47 –	Parâmetro urbanístico da Zona Mista Braga-Vila Nova.....	136
Figura 48 –	Trechos da Avenida dos Pescadores, Rua dos Robalos e da Avenida Marlim.....	138
Figura 49 –	Parâmetros urbanísticos da Zona Litorânea do Perú.....	139
Figura 50 –	Parâmetro urbanístico da Zona Ecológica Econômica Perú-Ogiva – Setor A.....	140
Figura 51 –	Parâmetro urbanístico da Zona Ecológica Econômica Perú-Ogiva – Setor B.....	140
Figura 52 –	Parâmetro urbanístico da Zona Ecológica Econômica Perú-Ogiva – Setor	

C.....	141
Figura 53 – Prédio em construção na Avenida 13 de Novembro, centro da cidade.....	155
Figura 54 – Edificações executadas pela Gerplan Engenharia.....	164
Figura 55 – Edificações de incorporação e parceria da Modular Engenharia.....	165
Figura 56 – Obras públicas da Modular Engenharia.....	166

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 –	Crescimento populacional de Cabo Frio.....	70
Gráfico 2 –	Dados dos domicílios recenseados de Cabo Frio.....	157
Gráfico 3 –	Domicílios permanentemente ocupados em Cabo Frio.....	157
Gráfico 4 –	Quantitativo de domicílios não ocupados de Cabo Frio.....	158
Gráfico 5 –	Quantitativo de domicílios não ocupados – de uso ocasional.....	159
Gráfico 6 –	Quantitativo de domicílios não ocupados – vagos.....	159

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Fluxos imobiliários em Cabo Frio.....	168
Mapa 2 – Fluxos aéreos de Cabo Frio.....	170
Mapa 3 – Fluxos do terceiro setor para Cabo Frio.....	171

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APA	Área de Proteção Ambiental
DNPN	Departamento Nacional de Portos e Navegação
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
FERLAGOS	Faculdade da Região dos Lagos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus
IPHAN	Instituto Histórico do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IFF	Instituto Federal Fluminense
LUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo
MZUR1	Macrozona Urbana 1
MZUR2	Macrozona Urbana 2
MART	Museu de Arte Religiosa e Tradicional
MPF	Ministério Público Federal
NEMA	Núcleo de Estudos em Manguezais
PECS	Parque Estadual da Costa do Sol
PLC	Projeto de Lei Complementar
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	14
Passos Metodológicos.....	23
Tema da pesquisa .....	23
Objetivos .....	25
Caminho da investigação .....	26
Operacionalização .....	28
Justificativa .....	29
Trajetória acadêmica no PPGeo – UERJ .....	34
<b>1 URBANIZAÇÃO E CIDADES MÉDIAS: UMA CATEGORIA A (RE)PENSAR .....</b>	<b>37</b>
1.1 Definindo cidades médias: tamanho demográfico, agentes e interesalaridade .....	43
1.2 Metamorfose espacial e globalização: a metropolização do espaço.....	50
1.3 A natureza da metropolização do espaço .....	55
<b>2 O CONTEXTO SOCIOESPACIAL DE CABO FRIO .....</b>	<b>63</b>
2.1 Localização de Cabo Frio, contexto regional e desmembramentos territoriais.....	63
2.2 O crescimento demográfico de Cabo Frio.....	68
2.3 A formação socioespacial de Cabo Frio: histórico e atividades econômicas.....	71
2.4 Urbanização turística: eventualidade ou metropolização? .....	77
2.4.1 <u>Em torno do turismo e da urbanização turística</u> .....	78
2.4.2 <u>A urbanização turística de Cabo Frio e a reorganização do espaço</u> .....	84
<b>3 CONTEXTUALIZANDO CABO FRIO NO DEBATE DAS CIDADES MÉDIAS.....</b>	<b>105</b>
3.1 Discutindo a metropolização do espaço de Cabo Frio e seu papel como cidade média.....	105
3.1.1 <u>Cabo Frio: uma cidade média metropolizada?</u> .....	106
3.1.2 <u>A atuação do capital imobiliário em Cabo Frio sob a ótica da metropolização</u> ....	108

3.1.3	<u>A exploração das áreas de salina</u> .....	108
3.1.4	<u>O mangue Salinas da Ogiva</u> .....	109
3.1.5	<u>O parque aquático “Nova Cabo Frio Water Park”</u> .....	113
3.2	<b>O processo de verticalização da cidade</b> .....	122
3.3	<b>A metropolização de Cabo Frio via mercado imobiliário</b> .....	144
3.4	<b>Os elementos que definem Cabo Frio como cidade média no contexto da urbanização contemporânea</b> .....	163
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	174
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	184

## INTRODUÇÃO

Em uma de suas importantes publicações, *A Revolução Urbana*, originalmente lançada no ano de 1970, Henri Lefebvre anuncia que sua abordagem tem como ponto de partida a *urbanização completa da sociedade*, a qual tem como produto a *sociedade urbana*, que, virtual à época, rumava para sua concretude.

A expressão “sociedade urbana” responde a uma necessidade teórica. Não se trata simplesmente de uma apresentação literária ou pedagógica, nem de uma formalização do saber adquirido, mas de uma elaboração, de uma pesquisa, e mesmo de uma formação de conceitos. Um movimento do pensamento em direção a *um certo concreto* e talvez *para o concreto* se esboça e se precisa. Esse movimento, caso se confirme, conduzirá a uma prática, a *prática urbana*, apreendida ou reapreendida [...] é uma teoria que se anuncia a partir de uma hipótese teórica (LEFEBVRE, 2019, p. 21).

Conforme o autor, a passagem da sociedade contemporânea para chegar à sociedade urbana será marcada por revoluções, mais precisamente a revolução urbana relacionada às transformações espaciais e históricas de períodos em que fatores de crescimento e atividades econômicas despontavam em primeiro plano nas análises sociais, para o momento no qual a problemática em questão prevalecerá de maneira decisiva. Afirma ainda que essas transformações ora serão graduais, ora serão mais bruscas. Para ilustrar sua argumentação, sugere traçar o seguinte eixo:

0 ————— 100%

Trata-se de um eixo que exprime o caminho percorrido pelo fenômeno urbano no tempo e no espaço, partindo do zero inicial, que remete ao período dos grupamentos humanos nômades e coletores, até o estágio mais avançado da urbanização. Desde o desenvolvimento das primeiras técnicas que permitiram os seres humanos realizarem a atividade agrícola, a cidade sempre acompanhou o crescimento das vilas, aldeias e a sociedade camponesa em geral. Mais precisamente, para Lefebvre, a *cidade política* floresceu diante dos processos que sucederam a Revolução Agrícola.

Antes de dar continuidade à argumentação do autor, devemos levar em consideração que os marcos em torno das cidades, que Lefebvre se refere, e suas características são interpretados de uma maneira mais ampla. A partir da leitura de sua obra, entende-se que não

é de seu intento pormenorizar temporalidades e espacialidades<sup>1</sup> nas quais o fenômeno urbano se manifesta. Há que se ponderar também o seu contexto de origem, pois trata-se de um filósofo francês e que, portanto, traz interpretações de certa maneira influenciadas pelo pensamento europeu ocidental, apesar de, nessa mesma publicação, levantar questões acerca das cidades orientais. Não obstante, acreditamos que os modelos de cidade por ele elencados têm grande importância para questionar o que temos atualmente como *sociedade urbana*.

Temos, então, a *cidade política* como um primeiro momento a se registrar nesse eixo, próximo ao zero. Sendo o trabalho na terra, a agricultura, o motor que movimentou os agrupamentos humanos durante séculos, os primeiros aglomerados urbanos têm a ordem e o poder como forma de organização. A escrita é um dos seus elementos centrais para emissão de documentos que garantiam a manutenção da posse e do território, que tinha no valor de uso sua forma de exploração.

A cidade política administra, protege, explora um território frequentemente vasto, aí dirigindo os grandes trabalhos agrícolas: drenagem, irrigação, construção de diques, arroteamentos etc. ela reina sobre um determinado número de aldeias. Aí, a propriedade do solo torna-se propriedade eminente do monarca, símbolo da ordem e da ação. Entretanto, os camponeses e as comunidades conservam a posse efetiva mediante o pagamento de tributos (LEFEBVRE, 2019, p. 24-25).

[...] na cidade antiga, o uso e o valor de uso ainda definem o emprego do tempo. Nas formas tradicionais da cidade a troca e o valor de troca ainda não romperam todas as barreiras, nem se apoderaram de todas as modalidades do uso. É nesse sentido que as cidades antigas são e permanecem obras e não produtos (LEFEBVRE, 2008, p. 83).

Historicamente, o embrionário comércio sempre esteve por perto dos aglomerados urbanos. Por mais que por muito tempo não fosse a atividade econômica principal, causaria maiores impactos no modo como a cidade era vivenciada e ocupada à medida que sua escala de abrangência ganhasse mais extensão. A *cidade política* compreende, via de regra, os períodos históricos da Idade Antiga até a Idade Média que, ao seu término, assiste a penetração da economia de mercado nos seus domínios.

O espaço pouco articulado devido à autossuficiência dos enclausurados territórios feudais cede lugar à *cidade mercantil*, que promove o local do encontro de pessoas e mercadorias no espaço urbano. A praça, antes utilizada como local de reunião, adquire centralidade como um espaço reservado para o mercado. O fetichismo da mercadoria induz

---

<sup>1</sup> Por temporalidade e espacialidade, referimo-nos ao modo como o desenvolvimento técnico e outros eventos humanos que culminaram em grandes mudanças transcorrem no tempo e no espaço. Sabe-se que cada tipo de organização social possui ritmos diferentes de evolução. Assim, grandes episódios que podem ser considerados verdadeiras revoluções como, por exemplo, a invenção da escrita, a Revolução Agrícola e a Revolução Industrial, não ocorreram de forma homogênea no tempo e no espaço.

uma nova organização da cidade. O papel de ordenamento é substituído pela função da troca mercantil, o que confere também renovações na forma e estrutura<sup>2</sup> do espaço urbano, tudo passa a ser comandado pela pujante economia. A nova dinâmica do mercado e do dinheiro conduziu aumentos consideráveis no tamanho das cidades e nos seus ganhos demográficos, a ponto de gerar uma inversão na relação campo-cidade.

Desde então, a cidade não mais se apresenta, sequer para si mesma, como uma ilha urbana num oceano camponês; não mais se apresenta como paradoxo, como monstro, inferno ou paraíso, oposta à natureza aldeã ou camponesa. Ela entra na consciência e no conhecimento como um dos termos, igual ao outro, da oposição “cidade-campo”. O campo? Não é mais – não é nada mais – que a “circunvizinhança” da cidade, seu horizonte, seu limite. As pessoas da aldeia? Segundo sua própria maneira de ver, deixam de trabalhar para os senhores territoriais. Produzem para a cidade, para o mercado urbano (LEFEBVRE, 2019, p. 27).

À maneira como a cidade política foi absorvida pela cidade mercantil, o nascente capitalismo de mercado, responsável por reviravoltas econômicas e na organização das classes sociais, fundou as bases para uma nova estrutura produtiva, a indústria. Como assinalamos em nota, o conteúdo das fases política e mercantil da cidade não se aplica ao espaço de forma generalizada, coexistiram os espaços do mercado e feudais durante muito tempo, alguns, inclusive, após a chegada da indústria. É importante frisar que a leitura de Lefebvre leva-nos a interpretar que a passagem de um modelo de cidade para outro guarda resquícios da época precedente. Assim, as características da *cidade política* são reproduzidas na *cidade mercantil* a partir dos planos da cidade. A planimetria serve à organização da cidade, ao seu planejamento, reproduzindo, desse modo, as relações de poder anteriormente manifestadas. O autor cita os planos da cidade de Paris como exemplo. O mesmo pode ser observado na organização dos territórios colonizados por Portugal e Espanha, mais precisamente, na parte sul do continente.

No entanto, o capital industrial expandiu as relações de troca pelo espaço, produziu a *cidade industrial* e, com ela, o estilhaçamento do sentido tradicional de cidade. Por conseguinte, as antigas composições de cidade dão lugar a um novo arranjo que Lefebvre denomina como *não cidade*, ou seja, uma ruptura com a realidade urbana. Seria, em outros termos, a obliteração de tudo o que foi experimentado pela cidade ao longo de séculos por uma lógica ligada àquilo que não é o urbano de outrora.

---

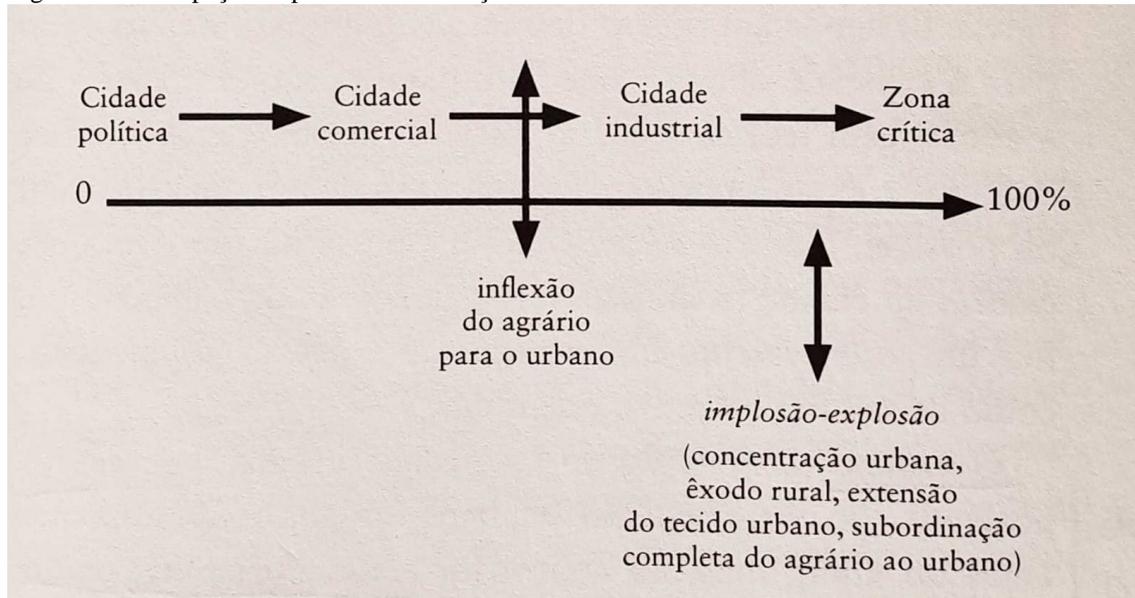
<sup>2</sup> Forma, função e estrutura constituem uma tríade analítica do espaço, de acordo com Lefebvre. Será abordada nos capítulos seguintes ao investigarmos nosso objeto de estudo.

A indústria surgiu efetivamente como a “não cidade” e a “anticidade”. Ela se implantou ao sabor dos recursos que empregava em seu favor, a saber, as fontes de energia, de matérias-primas, de mão de obra, mas ela atacou as cidades no sentido mais forte do termo, destruindo-as, dissolvendo-as. Ela as fez crescer desmesuradamente e provocou a explosão de suas características antigas (fenômeno de implosão-explosão). Com a indústria, tem-se a generalização da troca e do mundo da mercadoria, que são seus produtos. O uso e o valor de uso quase desaparecem inteiramente, não persistindo senão como exigências do mundo de mercadorias, desaparecendo o lado qualitativo do uso. Com tal generalização da troca, o solo tornou-se mercadoria; o espaço, indispensável para a vida cotidiana, se vende e se compra. Tudo o que constituiu a vitalidade da cidade como obra desapareceu frente à generalização do produto (LEFEBVRE, 2008, p. 83).

Nesse momento, com a chegada da indústria, cidades convertem-se em polos de atração, tornando-se alvos de números cada vez maiores de migração, motivados pelo trabalho e pelo consumo. Esvazia-se ainda mais o espaço agrário, especialmente quando o avanço técnico promove a automação do campo e as antigas periferias coloniais passam a incentivar a produção industrial, tornando-se países urbano-industriais. O filósofo chama atenção para um processo batizado de implosão-explosão, exclusivo da cidade industrial. A metáfora emprestada da física é utilizada para explicar o adensamento – implosão – demográfico, produtivo e de consumo revelado pelas cidades; conjugado com a disseminação – explosão – dessa nova dinâmica para outros espaços, gerando periferias, cidades satélite, cidades médias e de outros portes e subúrbios.

A conjuntura promovida pela *cidade industrial* anuncia a chegada de uma *zona crítica*. A multiplicação da produção, das trocas comerciais, do valor de troca e do consumo superaram qualquer obstáculo que se imponha em seu curso. O efeito da generalização desse processo é a instituição da *problemática urbana* em escala mundial. A *zona crítica* diz respeito ao que vem após a *cidade industrial*. O eixo que baliza essa discussão, após o percurso traçado, se dispõe da seguinte maneira (figura 1):

Figura 1: Eixo espaço-temporal da urbanização da sociedade



Fonte: LEFEBVRE, 2019, p. 31.

As cidades atuais abrigam a maior parte da população mundial. São cidades organizadas sob a égide das formas atuais capitalistas capitaneadas pelo mercado financeiro, o dinheiro e o consumo de bens e serviços em geral e também do espaço. Lefebvre assinalou que relações baseadas na obtenção de lucro suplantaram antigas relações sociais construídas e vivenciadas no âmago das cidades. A lógica da mercadoria inclui somente aquele grupo ou classe social que pode pagar pelo espaço, e inclui de forma marginalizada os grupos economicamente desfavorecidos. À medida que a explosão do urbano se globaliza, o direito à cidade se manifesta cada vez mais restrito socialmente e espacialmente.

O *objeto virtual*, indicado por Lefebvre no início de seu texto, ou a *sociedade urbana*, virtual naquele momento e bastante concreta hoje, inaugura uma nova fase da cidade que dialeticamente evidencia a urbanização completa da sociedade negando o urbano. Para ele, o grande obstáculo está em superar o *impossível*, ou seja, as bases que fundamentam os atuais processos de acumulação, para que o urbano *possível* possa existir.

Em suma, o objeto virtual não é nada mais que a sociedade planetária e a “cidade mundial”, para além de uma crise mundial e planetária da realidade e do pensamento, para além das velhas fronteiras traçadas desde o predomínio da agricultura, mantidas no curso do crescimento das trocas e da produção industrial [...] a problemática urbana não permite ao pensamento lançar-se na exploração do possível sem precaução. Cabe ao analista descrever e discernir tipos de urbanização e expor o que se tornam as formas, as funções, as estruturas urbanas transformadas pela explosão da cidade antiga e pela urbanização generalizada. Até o presente, a fase crítica comporta-se como uma “caixa preta”. Sabe-se o que nela entra; às vezes percebe-se o que dela sai (LEFEBVRE, 2019, p. 33).

O que nos levou a percorrer o panorama de desenvolvimento do urbano para iniciar essa tese, e o que nos chama atenção nos escritos de Lefebvre, tem relação com sua rica hipótese inicial. O prenúncio do surgimento de uma *sociedade urbana* indica inúmeras possibilidades de estudar o fenômeno urbano nas mais variadas escalas, além de qualificar o espaço socialmente produzido como um elemento de extrema relevância em diversos campos científicos, em especial aqueles que compõem as ciências humanas.

Há bastante tempo o espaço deixou de ter o secundário papel de simples “palco” das ações e relações humanas. As últimas décadas, em particular aquelas que antecedem e as que vieram depois da virada para o século XXI, assistiram grandes mudanças nas formas de produção e acumulação de capital, no desenvolvimento técnico-científico, nas manifestações culturais e na relação com a natureza, por exemplo. Nessa conjuntura de inovações, o espaço, embora se destaque pelo já reconhecido papel de base para essas relações, ganha um novo status a partir do momento em que reproduz no seu arranjo aspectos cada vez mais modernos e, ao mesmo, tempo, converte-se em elemento indispensável para a reprodução capitalista<sup>3</sup>.

Nesse cenário, as cidades crescem em área, se multiplicam, passam a se articular como nunca antes visto, dando margem ao surgimento de uma densa rede de interações espaciais que, em muitas situações extinguem as antigas hierarquias urbanas. Certos espaços convertem-se em centros de comando, podendo ser, mundiais, nacionais e regionais conforme o teor econômico e de inovação emanados em variadas direções.

Assim sendo, todo esse complexo conjunto de alterações na dinâmica das cidades aponta para o predomínio daquilo que é particular ao urbano por todo o espaço. Podemos avançar nessa perspectiva afirmando que há uma generalização, fundamentalmente, de marcas dos grandes centros urbanos, isto é, as metrópoles. Os estudos de Roberto Lobato Correa, Sandra Lencioni, Maria Encarnação Sposito, João Rua, Edward Soja, Neil Brenner, entre outros, preconizam a existência de um novo fenômeno em curso, que transforma a natureza da urbanização e que possui diferentes acepções que variam entre denominações, análises de transição espacial, até conceitos como: urbanização regional, metropolização do espaço, planetarização do urbano, cidade-região, metápolis, exópolis, entre outros. Originárias de diferentes olhares, tempos e experiências, essas qualificações guardam correspondência no

---

<sup>3</sup> Atribuimos esse papel à intensificação das relações de propriedade, condição altamente explorada pela especulação imobiliária. Dedicaremos atenção a esse ponto nos capítulos seguintes.

que diz respeito à eclosão de um novo momento do urbano que exige mudanças paradigmáticas nas formas de observação.

O novo quadro que vem se desenhando em torno do urbano imprime marcas de renovação nas diversas escalas de cidade. Metrópoles, regiões metropolitanas, cidades médias e pequenas revelam o advento de um período de grandes transformações, pois exprimem novas articulações e novas redes, assim como reformulações nos papéis regionais, nas formas, funções e estrutura desses espaços.

Nesse ínterim, delimitamos a cidade de Cabo Frio como recorte espacial. Cidade esta que é largamente posicionada dentro do rol das cidades médias em diversos estudos já realizados, sendo esses geográficos ou não. Nesse sentido, o estudo de Moura (2012) na área de Antropologia Urbana, ao relacionar Cabo ao conceito de cidade média, diz que:

Da Costa cita ainda o movimento dos anos 80, especialmente com Gault, quando surge o conceito de cidade intermédia, que se difere da cidade média no que se refere ao seu relacionamento, em rede, a outras cidades próximas hierarquicamente semelhantes; cidades onde há abertura para projetos de sustentabilidade urbana. [...]o atual enquadramento das cidades médias leva em conta todo esse aparato conceitual qualitativo, mesclando as noções de cidade intermédia e sustentável e este feixe de significados que, concordando, **entendemos como suficientes para a compreensão do conceito de cidade média, no qual Cabo Frio se enquadra** (MOURA, 2012, p. 29, grifo nossos).

Já na área de Geografia, Gonçalves (2019) mesmo enfatizando a relevância do conceito de cidade média, não o utiliza em sua pesquisa, no entanto fornece uma noção que se aproxima desta:

Parece-nos plausível **apontar Cabo Frio como a principal cidade da sua região**, pois além de se destacar pelo porte demográfico, apresenta o maior crescimento econômico entre os municípios vizinhos e circunvizinhos, além de exercer uma centralidade social, em que polariza diversos tipos de serviços sobre as áreas próximas, isto é, trata-se de uma região de abrangências sobre as demais (GONÇALVES, 2019, p. 62, grifos nossos).

A contribuição de Ramão (2023) destaca a centralidade de Cabo Frio e o encaixa a partir da atividade turística, sendo:

Tendo a ciência de que Cabo Frio compõe um virtuoso grupo de **cidades médias turísticas** no Brasil, tendo uma “marca” estabelecida e reconhecido mercado nacional e internacional (partindo da lógica mercantil das cidades turísticas), apresenta um fluxo de turistas expressivo e destaque nacional na presença de domicílios de uso ocasional e domicílios vagos (RAMÃO, 2023, p. 22, grifos nossos).

Diante disso, partimos do entendimento de que seu percurso histórico contribuiu para estes tipos de compreensão pois, desde o pequeno povoado fundado na época colonial, atravessou momentos de baixo crescimento e ascensão em conjunto com diferentes

atividades, especialmente econômicas, de grande influência e reverberação no seu espaço. No decorrer do século XX, principalmente a datar da segunda metade, nota-se elevados níveis de crescimento econômico, demográfico e espacial no município, o que leva-nos a compreender o encaixe de Cabo Frio nessa categoria de cidade.

Como nos lembra Sposito (2007; 2017), o termo cidade(s) média(s), apesar de amplamente utilizado, guarda certos limites e imprecisões, principalmente quando empregado para analisar esses tipos de cidade na atualidade. O título de cidade média, frequentemente, faz referência àqueles espaços que realizam intermediação entre espaços menores e maiores numa rede urbana; ou, pode ser aplicado levando em consideração o tamanho demográfico, o que dá margem ao surgimento do termo “cidades de porte médio”. Ainda, segundo a autora, este termo necessita de maior fundamentação teórica e metodológica, visto que esta noção alude propriamente à noção de tamanho, além de presumir classificação e hierarquia. É preciso atentar para o fato de que o grupo de cidades concebidas como médias ou de porte médio é altamente heterogêneo. Guardam grandes diferenças geo-históricas e estruturais, além de discrepâncias de proporção e de articulações em rede. Compreendemos, portanto, que, para operar com esta categoria, reunir elementos que possibilitem verificar a maneira como as cidades médias vem se comportando e adquirindo novos conteúdos é essencial para visualizar novos movimentos e articulações a fim de, conseqüentemente, distinguir as próprias cidades médias e apreender aquilo que é universal do que é particular ou singular na maneira como seus espaços são construídos, apropriados ou gerenciados. Sposito (2007) qualifica as cidades médias do contexto atual como espaços em transição, porque tem seus papéis na rede de cidades alterado e, por isso, precisam ser avaliados de modo mais preciso. Assim, a possibilidade de consolidação da categoria cidade média vir a se tornar um conceito, ou a conclusão acerca da necessidade de um novo termo ou de um novo conceito poderá eclodir dos esforços empreendidos para explicitar as especificidades que constituem essas cidades.

O mundo contemporâneo, reconhecido por um conjunto heterogêneo de relações que oscilam entre o global e o local, gradualmente adquire conteúdos mais complexos que reverberam no espaço através de constantes reestruturações. Estudar cidades médias num contexto como esse mostra-se, também, uma tarefa complexa, carecendo de novos e mais aprofundados teores analíticos e críticos do que as formas mais tradicionais de se operar com esse termo/conceito. Nesta tese, por conseguinte, a noção de cidade média utilizada para analisar Cabo Frio estará alinhada à concepção de uma categoria urbana que exerce funções de intermediação. Essa intermediação ocorre entre seu espaço e os territórios das cidades de

sua área de influência, bem como com espaços externos, especialmente grandes centros urbanos, por meio de múltiplas relações interescares.

Partindo dessa premissa, a cidade de Cabo Frio teve seu curso histórico marcado por transições, sobretudo econômicas, que estabeleceram as bases para que pudesse ser conceituada como cidade média, tendo como ponto de partida critérios de grandeza quantitativa, que, a despeito de seu valor, não é suficiente para maiores problematizações. Em vista disso, temos, de um lado a supracitada situação de transição e renovação no que tange aos papéis das cidades médias e, por outro, a emergência de uma sociedade urbana dirigida pelos impactos das formas globalizantes de produção espacial, assinaladas pelo espraiamento da influência metropolitana e suas complexas dinâmicas sobre outros espaços, um deles, a saber, a metropolização do espaço – amplamente explorada pelos geógrafos João Rua, Alvaro Ferreira, Sandra Lencioni, dentre outros. Percebemos, então, que há confluência nas análises preliminares relacionadas às questões que envolvem a metropolização do espaço e o teor de transformação experimentado pelas cidades médias. Ambos indicam renovações. Podem ser inovações que partem da metrópole em direção a outras cidades ou regiões e, por outro lado, transformações que se seguem das cidades médias em direção a outros espaços. A questão é apurar até que ponto o grau de renovação das cidades médias pode ser balizado pela metropolização do espaço. Nesse sentido, é primordial identificar se esses conteúdos mais recentes tem origem no movimento metrópole-cidades médias, ou se surgem por meio de singularidades de cada realidade urbana.

Nossa tese, portanto, consiste em verificar se o par analítico globalização/metropolização nos fornece elementos para definir uma cidade como média para, em seguida, avaliar o processo de reestruturação urbana de Cabo Frio, observado sob esse prisma e seus desdobramentos econômicos e sociais possibilita-nos categorizá-la dentro do rol de cidade médias. Temos como fio condutor, dessa maneira, a identificação de componentes da dinâmica metropolitana que se reproduzem na cidade em tela.

## Passos Metodológicos

### Tema da Pesquisa

O município<sup>4</sup> de Cabo Frio, inserido na mesorregião das Baixadas Litorâneas e, de acordo com recente classificação do IBGE (2017)<sup>5</sup>, constituinte da Região Imediata de Cabo Frio e Região Intermediária de Macaé – Rio das Ostras – Cabo Frio, teve seu percurso histórico e geográfico atravessado por atividades extrativas – cana de açúcar e incipiente produção agrícola – seguido pela indústria salineira, sendo substituída, na sequência, pela atividade turística após meados no século XX. Exerce forte centralidade regional, reconhecida em diversos estudos e pelo IBGE, pois seu território dispõe de maior população, bem como comércio e serviços mais diversificados. Seu status foi garantido a partir do forte estímulo à exploração turística que, combinada com as obras que facilitaram o acesso<sup>6</sup> à região, passou a atrair um fluxo maior de pessoas, inclusive, fazendo com que muitos visitantes passassem a se tornar moradores ou escolhessem a cidade para estabelecer segunda residência. O aporte financeiro oriundo dos fluxos de pessoas e de capital ocasionado pelo turismo, que se avolumava de maneira significativa desde a década de 1970, foi acrescido dos royalties do petróleo na virada para os anos 2000. Essa conjuntura permitiu investimentos ainda maiores no desenvolvimento do turismo, reforçado pela construção mercadológica de uma imagem de cidade aprazível e agregadora (OLIVEIRA, MASCARENHAS, 2007), tipificando uma forma de urbanização turística baseada no *city marketing*.

Embora seja possível nos depararmos com um considerável volume de pesquisas e trabalhos acadêmicos que incorporam o município dentro da categoria de cidades médias, observamos a necessidade de reunir esforços teóricos e metodológicos que possam contribuir para a possibilidade de uma associação mais adequada da cidade de Cabo Frio a esse conceito tão caro aos estudos geográficos.

---

<sup>4</sup> Importante frisar que trabalharemos com a categoria município, que compreende a totalidade do espaço territorial e político do nosso objeto. Algo que difere da categoria cidade que, de acordo com o IBGE, se caracteriza por todo aquele espaço urbanizado de um município, onde se localiza a sede do poder político (executivo e legislativo) e delimitada por um perímetro urbano. Por vezes, iremos nos referir a esses termos como sinônimos apenas como recurso textual para evitar repetições.

<sup>5</sup> Contextualizaremos a cidade de Cabo Frio nesta regionalização do IBGE no segundo capítulo da presente tese.

<sup>6</sup> A exemplo, temos a construção da Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106) e da Ponte Rio-Niterói (inaugurada em 1974).

De maneira geral, ao investigar a temática relativa às cidades médias, encontramos um vasto rol de estudos consistentes acerca de cidades médias localizadas no oeste paulista, norte do Paraná e no sul de Minas Gerais, todas com características marcantes quanto à centralidade e papéis regionais oriundos especialmente de atividades industriais e agrícolas. Guardadas as diferenças regionais, no que tange às cidades médias do Estado do Rio de Janeiro, é notório uma certa “escassez” de trabalhos que levem a escrutínio a situação geográfica dessas cidades (médias) em relação àquelas de mesmo porte, os níveis de interação espacial entre as cidades médias e as cidades de maior e menor porte, além dos seus papéis regionais na área de influência.

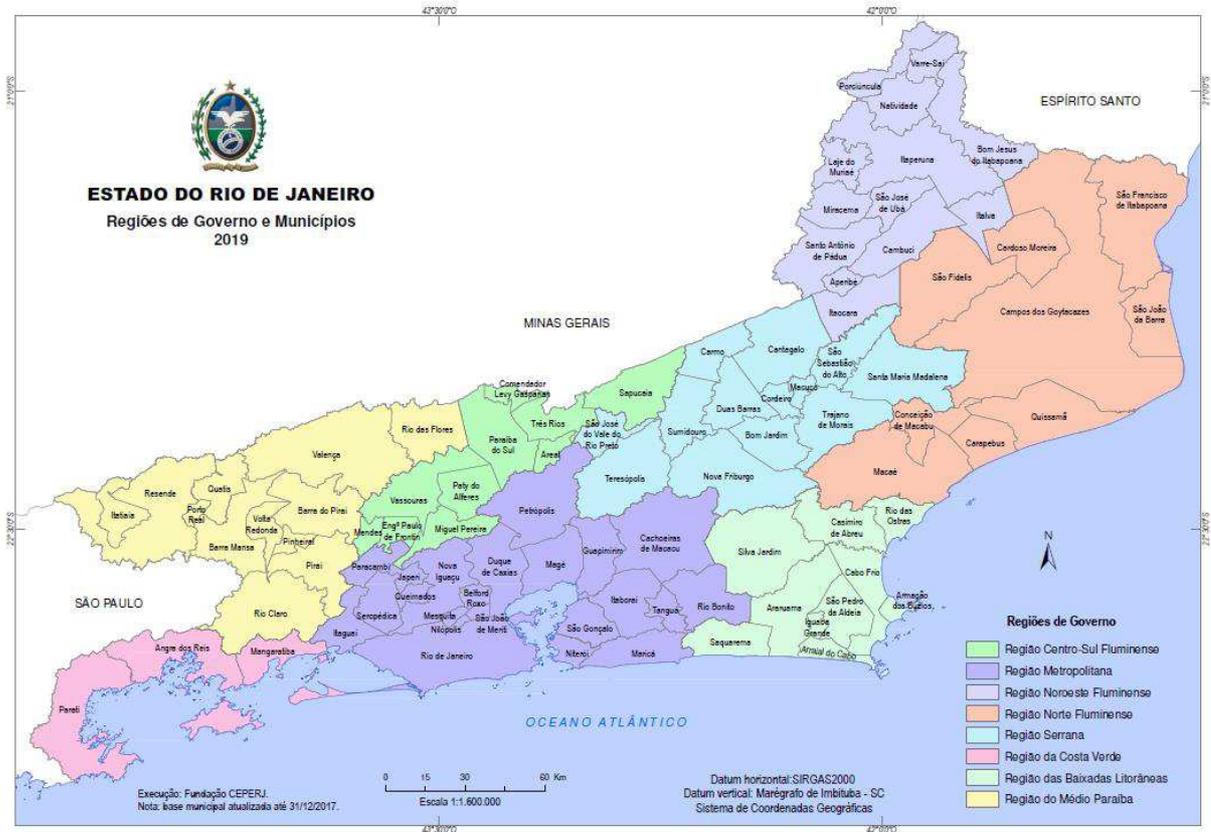
Com esse propósito, delimitamos como nosso recorte espacial a cidade de Cabo Frio, mais precisamente sua dimensão econômica a partir da primeira década dos anos 2000. Período este que marca o reforço de políticas públicas direcionadas para a atividade turística as quais resultaram na requalificação das áreas de lazer, ao mesmo tempo em que houve um aporte demográfico<sup>7</sup> e financeiro (royalties). Consequentemente, esses eventos contribuíram para o reforço da sua centralidade na Região das Baixadas Litorâneas (figura 2) e fundou as bases para o contexto atual do seu papel na rede de cidades, que extrapola o nível regional.

Nossa temática, portanto, está associada à categoria de cidades médias a qual pretendemos discorrer a respeito da reestruturação urbana de Cabo Frio, que teve como ponto de partida as mencionadas políticas públicas de requalificação espacial, analisadas a partir do prisma globalização/metropolização.

---

<sup>7</sup> Nessa década, Cabo Frio registra um acelerado ritmo de crescimento populacional. Demonstraremos essa mudança de perfil demográfico no segundo capítulo da presente tese.

Figura 2: Localização das Baixadas Litorâneas



Fonte: CEPERJ, 2019.

## Objetivos

Essa tese tem como objetivo geral investigar em que medida podemos definir Cabo Frio como uma cidade média metropolizada. Trabalharemos, portanto, com a perspectiva de utilizar a metropolização do espaço como instrumento teórico para definir uma cidade média. Isso implica que, primeiramente, entendemos que é importante problematizar os tipos de parâmetros que reforçam sua classificação nessa categoria de cidade; para, em seguida, identificar a existência, ou não, de características que demonstrem sinais de inovação<sup>8</sup> no espaço cabo-friense, medindo a possibilidade de existir indícios da metropolização do espaço em algum grau.

Para responder o nosso objetivo geral, delimitamos os seguintes objetivos específicos: Identificar, no âmbito econômico, quais são os elementos que definem Cabo Frio como cidade média; Caracterizar os componentes relativos à metropolização do espaço da cidade de Cabo Frio e associá-los às dinâmicas econômicas do município.

<sup>8</sup> Compreendidas como novas formas de produção do espaço, especialmente relacionadas às atividades que tem no espaço um de seus motores de acumulação de capital, e novos tipos de articulação escalar.

Nesse horizonte, compreendemos a necessidade de concentrar esforços para levantar dados e imprimir observações em torno dos seguintes tópicos:

- a) Examinar o crescimento médio populacional de Cabo Frio comparado com os grandes centros metropolitanos e observar a relação entre a taxa de urbanização e o crescimento demográfico da cidade;
- b) Indicar que processos redefinem o papel de Cabo Frio como cidade média e quais dinâmicas podem ser consideradas nesse contexto;
- c) Verificar a natureza dos agentes econômicos atuantes na produção do espaço cabo-friense, especialmente com foco nas formas capitalistas mais recentes;
- d) Compreender que tipo de manifestações metropolitanas ocorrem no espaço cabo-friense e medir o grau interescalar regional e extra regional que a cidade estabelece em rede com outros espaços.

### **Caminho de investigação**

Para a presente tese, selecionamos a lógica da descoberta como caminho de investigação. Dado que o objeto de estudo seja recorrente ao pesquisador, compreende-se que seu processo de formação é constituído de profundas mudanças nos mais diversos âmbitos, as quais têm impacto direto na estrutura urbana. Essa situação concede ao nosso papel como pesquisador uma perspectiva aguçada, permitindo-nos identificar e compreender novos processos e dinâmicas que passam a influenciar a cidade.

Nessa conjuntura e considerando nosso objetivo geral, temos um questionamento central, sendo este: Em que medida podemos definir Cabo Frio como uma cidade média a partir de processos referentes à reestruturação urbana do século XXI, como a metropolização do espaço? Sincronicamente, considerando que os níveis de articulação escalar são redimensionados à medida que novos conteúdos técnicos são impressos no espaço da cidade, um segundo questionamento se faz necessário: quais os níveis escalares que Cabo Frio mantém na sua rede, sendo esses na rede imediata, intermediária e outras redes para além de suas imediações?

Para respondê-las precisamos fazer um levantamento dos parâmetros necessários para definir uma cidade média, levando em consideração que estes sofrem modificações no decorrer do tempo. Portanto, torna-se de fundamental importância questionar quais são os critérios para qualificar cidades como médias num momento em que as lógicas globais, assentadas num primeiro momento nas metrópoles, se dirigem cada vez mais para o interior.

Para sustentar nossa tese, delimitamos três questionamentos subsequentes:

a) Em que medida podemos relacionar o processo de metropolização como um elemento de análise para as cidades médias?

Torna-se mister verificar se o conceito de metropolização pode ser um instrumento viável para mensurar os níveis de centralidade das cidades médias hodiernas. Levando em conta a ampla diversidade que essas cidades apresentam em termos de suas realidades socioespaciais, aliada à penetração abrangente das lógicas globais de acumulação capitalista, compreendemos que as relações entre as cidades estão se tornando mais dinâmicas, ultrapassando as antigas restrições da hierarquia urbana. Desta feita, cabe-nos a tarefa de medir o potencial da metropolização do espaço como um elemento para aquilatar as redefinições dos papéis das cidades médias nas suas respectivas redes de abrangência.

b) Que elementos, agentes, processos, dinâmicas e funções contidos no município de Cabo Frio apresentam simetria com a metropolização do espaço e que caracterizam-o como uma cidade média?

Ao responder tal questionamento, pretendemos identificar possíveis congruências entre a metropolização do espaço e a maneira como se deu o encadeamento das atividades econômicas principais, ou seja, aquelas que exerceram/exercem papel central no fluxos que convergem para o município e, dessa forma, identificar os elementos, processos, agentes, dinâmicas e funções que podem remeter ao conceito em tela.

c) Quais os tipos de interações espaciais o município estabelece com outras redes de cidades?

Nesse quesito, é importante avaliar quantitativa e qualitativamente as atividades e os agentes presentes no município que estabelecem relações em rede (regional, nacional ou internacional) e que proporcionam maior capilaridade escalar para Cabo Frio.

Compreendemos que para a elaboração da presente pesquisa, a abordagem dialética é fundamental para a investigação das contradições que permeiam uma cidade média no atual contexto da globalização. Ela permite desvendar os antagonismos que surgem da interação entre forças globais e características locais. A dialética possibilita a análise aprofundada desde questões inerentes à desigualdade socioeconômica até os desafios de governança. Aplicar esse método nos permite visualizar a maneira como o processo de globalização e seus desdobramentos urbanos impactam as cidades em seus mais distintos níveis, revelando

tensões, por exemplo, entre a busca por integração global e a manutenção da identidade e autenticidade locais. Essas contradições são essenciais para uma compreensão completa da dinâmica urbana e podem orientar os questionamentos aqui delimitados na busca por soluções aos novos desafios impostos às realidades das cidades médias no cenário global.

### **Operacionalização**

Para alcançar os objetivos traçados, esta pesquisa iniciou-se com uma investigação bibliográfica ampla e contínua. Foi essencial apresentar uma fundamentação teórica consolidada para situar Cabo Frio na categoria geográfica de cidade média, além de avaliar o grau de metropolização que o município apresenta em seu contexto atual. Para isso, foram levantados e analisados materiais diversificados, como artigos científicos, livros e periódicos, elaborados por autores que abordam essas perspectivas conceituais tanto de forma teórica quanto empírica.

As análises realizadas sobre o contexto histórico e recente do município forneceram ferramentas cruciais para estabelecer relações entre as transições econômicas que marcaram a cidade e os processos que orientaram sua urbanização. Esse percurso analítico possibilitou traçar paralelos entre o desenvolvimento histórico da urbanização de Cabo Frio e as manifestações contemporâneas das formas de acumulação de capital sobre o espaço urbano, aspectos que consideramos indispensáveis para atingir os objetivos desta tese.

Para selecionar eventos que evidenciem características intrínsecas ao quadro teórico adotado para a análise da cidade de Cabo Frio, foi essencial recorrer a diversas fontes, como jornais e sites de notícias de abrangência local como a Folha dos Lagos e RC24H, quanto àqueles de alcance regional e nacional tais como jornal O Dia, Revista Cidade e o G1. Foi também necessário recorrer ao acervo de fotografias históricas realizados pelo fotógrafo cabofriense Wolney Teixeira de Souza, o qual parte deste encontra-se em processo de resgate e restauração publicado em páginas de rede social, além do trabalho de campo. Este último incluiu vivências no município, observações diretas e a coleta de informações junto à administração pública local, bem como o contato com grupos sociais engajados na defesa ambiental, organizados por meio de Organizações Não Governamentais (ONGs). Essas ações foram fundamentais para fornecer elementos que embasaram uma interpretação crítica sobre os fenômenos urbanos e econômicos que moldam a dinâmica espacial contemporânea de Cabo Frio.

Os dados do Censo de 2022, divulgados pelo IBGE, desempenharam um papel fundamental nesta pesquisa, fornecendo informações cruciais sobre o tamanho demográfico de Cabo Frio e possibilitando comparações com o crescimento de centros urbanos maiores, como o Rio de Janeiro. Além disso, os dados relativos aos domicílios ocupados, desocupados, de uso ocasional e vagos, bem como os tipos de habitação associados a essas condições, foram de extrema relevância para embasar uma análise crítica das políticas públicas recentes, especialmente aquelas direcionadas à verticalização da cidade.

Esses elementos foram determinantes para compreender as transformações urbanas que caracterizam Cabo Frio no contexto das dinâmicas econômicas e sociais contemporâneas. Além disso, eles forneceram subsídios para o alcance dos objetivos gerais e específicos definidos nesta tese, permitindo responder aos questionamentos centrais relacionados à redefinição do papel da cidade como centro regional e aos processos de metropolização que moldam sua estrutura urbana.

### **Justificativa**

Em pesquisa anterior (LOUZADA, 2018), indagamos acerca da construção do Shopping Park Lagos, inaugurado no ano de 2013. Ainda que debruçado sob a matriz da urbanização turística, acreditamos ter contribuído em incorporar uma outra maneira de olhar para a produção urbana dessa cidade. Tendo como ponto de partida o contexto das ações voltadas para a produção urbana com base na prática turística, avançamos para questionamentos quanto à inclusão de empreendimentos que destinam-se à aquisição de valor com a exploração do espaço, mas que, não necessariamente, mantém vínculos estreitos com a atividade turística. Identificamos que a cidade presencia um aporte progressivo de novas formas na sua paisagem vinculadas à especulação imobiliária, no caso, servindo-se do Shopping Park Lagos como exemplo. Na ocasião, encontramos nexos entre as articulações para a consecução do referido empreendimento, feitas por agentes econômicos públicos e privados, com as bases teóricas correspondentes ao empreendedorismo urbano (HARVEY, 2006) e o planejamento estratégico urbano (VAINER, 2013). Verificamos, portanto, a existência da reprodução de ações ligadas à requalificação do urbano em Cabo Frio referentes àquelas observadas pelos autores em outros espaços, principalmente nos grandes centros.

Toda a experiência, muito enriquecedora, que tivemos ao final do curso de mestrado deixou novos questionamentos a serem respondidos e lacunas a serem preenchidas. O conjunto de transformações, brevemente expostos até este ponto, vivenciados pela cidade e

outros ainda em curso, revela cada vez mais novos elementos a serem apreciados num cenário que ganha mais complexidade. A partir da possibilidade da urgência de um ordenamento urbano que ganha atributos que vão para além do turismo, surgem indagações relacionadas à centralidade interurbana e intraurbana, sobre novas articulações regionais e agentes produtores do seu espaço, enfim, o leque de oportunidades de estudo se torna mais amplo. É notória a relevância de Cabo Frio e da região em que está inserida nos planos, estadual, nacional e internacional. Assim sendo, urge a necessidade de mais estudos e pesquisas sobre uma cidade ainda pouco explorada por esse ângulo.

Faço uma concessão aqui para falar da minha experiência como cidadão cabo-friense. Exercício similar fora feito também na introdução da minha dissertação de mestrado, só que, como mencionado, o desenvolvimento desse trabalho foi enriquecedor não só para a minha experiência como geógrafo, mas significou, também, a conquista de uma nova maneira de olhar a cidade, como se uma renovada lente me fosse aplicada.

Residi no município por quase trinta anos, tendo chegado lá por volta de meados dos anos 1990. Acompanhei grandes transformações no seu espaço urbano. Nessa época, a já consolidada economia turística ganhou mais estímulo devido à nova receita proveniente da exploração do petróleo. O asfaltamento de bairros mais distantes, dentre os quais habitava, o fechamento de canais de esgoto a céu aberto, as desapropriações – me refiro ao bairro do Jacaré – para o alargamento de vias de transporte, a renovação das áreas turísticas e, claro, as grandes festas que eram promovidas, traziam-me a percepção de que a cidade crescia positivamente, pois só conhecia o lado de cá da ponte. A ponte Feliciano Sodré, que passa sobre o Canal do Itajurú, é um equipamento urbano que simboliza a divisão entre a área central e a parte periférica.

Mais tarde, pude ter contato com os bairros da periferia da cidade, pois trabalhei durante alguns anos no serviço municipal de zoonoses, mais precisamente o combate à dengue. A equipe da qual fazia parte era responsável por atuar em grande parte dos bairros “da ponte pra lá” – termo utilizado para se referir a essa parte do município que conta com bairros como Jacaré, Jardim Esperança, Jardim Però e Tangará<sup>9</sup> que são ocupados, de maneira geral, por camadas sociais mais pobres. Verifica-se nessas localidades mencionadas bases consolidadas de grupos ligados ao tráfico de drogas e das milícias que sustentam um histórico índice de violência que, conjugado aos poucos investimentos nos serviços essenciais

---

<sup>9</sup> Figura 3 desta seção.

sustentam um cenário de grande vulnerabilidade, dando margem à construção de uma maneira pejorativa especificamente no que se trata às formas de referência a essas áreas por parte do senso comum da cidade. Ainda no mesmo grupo de bairros “da ponte pra lá” (figura 3), temos aqueles que, banhados pelos pelo Oceano Atlântico e a Lagoa de Araruama (mais precisamente o Canal do Itajurú), contém elementos ligados ao turismo como hotéis, pousadas, condomínios, clubes, restaurantes e centros comerciais, sendo os bairros da Gamboa, Ogiva e Perú que fazem contraste de forma e conteúdo com pontos mais fragilizados socialmente nos seus respectivos interiores e em relação a outros, como os citados anteriormente. No decorrer de muitas andanças, me deparei com um outro tipo de realidade com a qual pouco tinha noção da precariedade. Era uma cidade desconhecida, tanto pela escassez de serviços e infraestrutura básica associadas ao grande domínio da violência, quanto pela mescla de uma residual cultura típica de áreas rurais e com a iminente influência urbana. Antes mesmo de ingressar no curso de geografia, a vivência proporcionada por esse contato me trouxe a noção de uma Cabo Frio que coexistia entre duas realidades espacialmente segregadas.

Figura 3: Abairramento da cidade de Cabo Frio<sup>10</sup>



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

A graduação em Geografia, cursada na Faculdade da Região dos Lagos (FERLAGOS), contribuiu bastante para a instrumentalização do meu olhar espacial. A partir da sua conclusão, conseguia operar minimamente, mas em processo de amadurecimento, os

<sup>10</sup> O município é composto por dois distritos. O primeiro, demograficamente mais denso, é composto pelo seguintes bairros: Vila do Sol, Foguete, Manoel Correia, Jardim Nautilus, Célula Mater, Guarani, São Cristóvão, Braga, Algodal, 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. O segundo distrito compreende os bairros Campos Novos, Botafogo, Unamar, Aquarius, Nova Califórnia, Santo Antônio e Centro Hípico.

conceitos geográficos com o mundo que me cercava. Minha prática geográfica ganhou mais maturidade após os últimos anos, nos quais leciono a disciplina para turmas dos segmentos do Ensino Fundamental e Ensino Médio. Passei por experiências pedagógicas de grande importância na minha formação. Desde aquelas mais “tradicionais” e outras mais autônomas, onde pude realizar projetos e trabalhos interdisciplinares, entre os quais, inúmeras foram as oportunidades de trazer o espaço urbano da cidade para ser problematizado à medida que conteúdos, conceitos e categorias eram aplicados.

O conjunto de todas essas experiências me motivou a entrar para o mestrado no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – PPGEO UERJ, onde tive a honra de ser orientado pelo saudoso professor Gilmar Mascarenhas (sempre presente). Avalio que tive uma passagem enriquecedora e agradável, pois aprendi muito com os debates proporcionados nas disciplinas, nos encontros de orientação e nos momentos reservados à qualificação e defesa da dissertação, contando com os conselhos dos professores Leandro Dias de Oliveira e Miguel Angelo Ribeiro, com o qual também tenho a honra de ser orientado atualmente.

Portanto, essa tese é produzida por um pesquisador, em constante processo de formação, que busca operar geograficamente um objeto pelo qual tem grande afinidade, apreço e crítica. Os esforços empregados para indagar acerca da relação de Cabo Frio com as cidades médias, perpassados pelas recentes dinâmicas inerentes à metropolização do espaço e aquelas que se direcionam à ideia de um urbano generalizado, contarão com instrumentos metodológicos que vão desde o levantamento de dados à observação e descrição daquele que percebeu e continua acompanhando *in loco* essas grandes mudanças.

Consideramos que o esforço de pesquisa concentrado para a produção desta tese é justificado por apresentar grande relevância, sejam eles nos meios acadêmicos e na própria realidade objetiva do município. Diante de um cenário onde as dinâmicas econômicas e políticas se entrelaçam e se modificam de maneira cada vez mais célere, suas ações também se materializam no espaço no mesmo ritmo, trazendo novos conteúdos que estruturam e reestruturam o espaço das cidades, especialmente as cidades médias, categoria a qual se debruça toda a nossa pesquisa. Acreditamos que no seio do processo de globalização estão contidas todas as manifestações recentes que transformam intensamente as dinâmicas das cidades, sejam estas pertencentes a qualquer tipo de escala. Nesse sentido, entendemos que é de fundamental importância levar à escrutínio a maneira como se manifestam as formas recentes de acumulação do capitalismo atual em uma cidade média como Cabo Frio, pois,

além de identificar a maneira como afeta a dinâmica municipal, que inclui as contradições que envolvem a sociedade e a natureza local, contribui também para incluir esta cidade, ainda relativamente pouco estudada, no rol de uma categoria de extremo valor para os estudos geográficos e de outros campos científicos que possam aproveitar os estudos aqui realizados.

Para tanto, a estrutura desta tese está organizada em três capítulos. O primeiro capítulo aborda as discussões sobre a categoria urbana de cidades médias, explorando como essas cidades têm seus papéis redefinidos em função de inovações técnicas, tecnológicas e das transformações nas formas de acumulação capitalista. Além disso, o capítulo discute o conceito de metropolização, destacando sua conexão com as novas dinâmicas da produção do espaço urbano contemporâneo.

O segundo capítulo oferece um panorama geográfico e histórico de Cabo Frio, analisando a situação regional, o crescimento demográfico e as transições econômicas que marcaram a produção do espaço urbano do município ao longo do tempo. O objetivo é destacar os elementos que moldaram sua configuração atual, fornecendo subsídios essenciais para identificar as diferenças entre esses aspectos históricos e o contexto urbano contemporâneo.

O capítulo final concentra-se nas pesquisas realizadas sobre o contexto atual de Cabo Frio, com o objetivo de encontrar congruências entre as principais atividades que influenciam diretamente a produção do espaço urbano e as lógicas metropolitanas, sustentadas pelas recentes formas de acumulação de capital associadas à financeirização do espaço, conduzidas, sobretudo, pelo mercado imobiliário. Por meio do diagnóstico de elementos relacionados à metropolização do espaço, busca-se compreender como Cabo Frio estabelece relações multiescalares em rede, ampliando, dessa maneira, sua articulação no contexto regional e nacional.

### **Trajetória acadêmica no PPGeo-UERJ**

Em 2019, ingressei no curso de Doutorado<sup>11</sup> no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (PPGeo-UERJ) e, após o primeiro ano, fui contemplado com uma bolsa de estudos concedida pela CAPES. Desde então, me dediquei a participar de eventos e publicar artigos, mesmo diante das limitações impostas pelo contexto pandêmico.

---

<sup>11</sup> Optamos para fins de organização estrutural da presente tese, incorporar a trajetória anterior ao processo de doutoramento na seção referente à justificativa (p.17).

Até o momento, durante os semestres do meu doutorado, realizei diversas atividades significativas. Isso incluiu a matrícula em cinco disciplinas, participação em um evento acadêmico, publicação de artigos em revistas científicas, contribuição com um capítulo de livro organizado pelo meu orientador Miguel Angelo Ribeiro em colaboração com Nathan da Silva Nunes, aluno egresso do curso de doutorado do PPGeo-UERJ, e a realização de atividades ligadas ao estágio docente.

No que diz respeito às disciplinas cursadas no PPGeo-UERJ, no primeiro semestre de 2019, matriculei-me na disciplina "Geografia e Turismo" ministrada pelo professor Miguel Angelo Ribeiro. Durante o curso, exploramos a atividade turística e o papel fundamental da geografia para a compreensão desse fenômeno. No eixo 2.4 do programa, as leituras abordaram as relações entre turismo e espaço, com foco específico na urbanização turística. As discussões conceituais nesse tópico foram extremamente relevantes, pois nos permitiram aplicar essa abordagem ao recorte espacial abordado em nossa tese.

No segundo semestre de 2020, tive a oportunidade de cursar a disciplina "Globalização e Metropolização", ministrada pela professora Regina Tunes. Durante o curso, refletimos sobre as repercussões da globalização e da metropolização no espaço urbano, bem como suas implicações em espaços para além das áreas metropolitanas. A disciplina contou com textos de autores renomados que exploraram as consequências da transformação das cidades, especialmente no contexto atual. As leituras propostas nessa disciplina serão fundamentais para embasar teoricamente este trabalho, abrangendo as discussões presentes na problematização espaço-temporal do nosso objeto de estudo.

Ainda em 2020, publiquei um artigo na Revista de Pós-Graduação em Geografia da Puc-Rio (Geopuc) intitulado "Aproximações entre o empresariamento urbano e reestruturação de cidades médias: o caso do shopping center de Cabo Frio-RJ", sendo este resultante de um composto entre os desdobramentos da minha pesquisa feita no mestrado e as leituras, iniciais à época, sobre reestruturação e os novos papéis das cidades médias, que compõem o conjunto da base teórica definida na presente pesquisa. Em dezembro desse mesmo ano, participei do I Fórum de Pesquisa do PPGeo-UERJ apresentando o trabalho "Definindo uma cidade média a partir dos processos de globalização e metropolização: a reestruturação da forma e função urbana de Cabo Frio". Esse trabalho decorre de leituras feitas na supracitada disciplina ministrada pela professora Regina Tunes que, no caso, contribuíram para vislumbrar nexos entre os processos de metropolização do espaço e as recentes transformações das cidades médias, em especial, o nosso objeto.

Por fim, já no ano de 2022, publiquei artigo oriundo diretamente da minha dissertação de mestrado com o título “Do sol ao shopping: um olhar geográfico através das transformações econômicas e espaciais da cidade de Cabo Frio”, como já referido, em livro intitulado “Perspectivas Geo-escalares Sobre o Território Fluminense”, lançado pela editora Appris (PR) e organizado pelo meu orientador em colaboração com Nathan da Silva Nunes.

Essa trajetória, consolidada pelas disciplinas cursadas no PPGeo – UERJ, que desempenharam um papel fundamental na minha formação ao longo do curso de doutorado, aliada à minha experiência empírica, foi essencial para viabilizar a concretização desta tese.

## 1 URBANIZAÇÃO E CIDADES MÉDIAS: UMA CATEGORIA A (RE)PENSAR

A cidade média é um “fenômeno” recente na história das sociedades humanas, certamente, posterior à formação das grandes aglomerações urbanas. Para investigar o papel exercido pelas cidades médias na atual conjuntura, é fundamental que pesquisadores, estudantes e a sociedade em geral saibam identificar os processos históricos e geográficos que possibilitaram sua constituição para que análises, em diferentes contextos, possam ser feitas. Com esse objetivo, acreditamos que para verificar certo tipo de fenômeno, neste caso, as cidades médias, a existência de instrumentos acessíveis e claros para fundamentar observações, pesquisas e diagnósticos é um fator imprescindível, especialmente quando se trata de um objeto que resulta da relação entre sociedade e espaço que, nos últimos tempos, vem apresentando um conteúdo cada vez mais vertiginoso quanto à mudanças, transformações e renovações em uma multiplicidade de aspectos.

Abordaremos, de início, o contexto que promoveu as cidades médias tornarem-se centros de relevância, tendo como ponto de partida a emergência da era industrial. Portanto, delimitamos este momento histórico como ponto de partida de nossa análise teórica, pois, em consonância com Lefebvre (2008), o advento da racionalidade produtiva industrial rompe com os modelos anteriores de organização da cidade e possibilita a concepção da *sociedade urbana* acrescida de toda uma nova *problemática urbana*<sup>12</sup> e suas múltiplas dimensões ainda em marcha. Em seguida, trataremos do cenário atual das cidades médias, e suas alterações, em conjunto com o processo de globalização.

A partir da primeira Revolução Industrial, as cidades, que haviam tomado corpo no período anterior em virtude das dinâmicas comerciais, considerada como a fase inicial do capitalismo, passam por um nítido processo de alargamento de suas extensões territoriais decorrentes da concentração da atividade industrial e, conseqüentemente, de população. O desenvolvimento técnico e tecnológico direcionado às novas formas de acumulação de riqueza instituiu profundas transformações no espaço urbano, Henri Lefebvre (1999)

---

<sup>12</sup> Em geral, diz respeito aos fatores de diferentes ordens que constituem uma organização socioespacial da concepção lefebvriana de sociedade urbana.

distinguiu tal contexto batizando-o de um processo de implosão-explosão<sup>13</sup> das cidades. Nesse período, a produção passa a ser o principal vetor de organização do espaço (SPOSITO, 2007), deste modo a grande cidade passa a impor uma nova lógica de relação entre cidades de diferentes portes.

A partir desse paradigma, já se pode notar a importância de cidades médias que, ao dominarem e coordenarem a produção num dado território, definiam as áreas sob seu controle e estabeleciam suas regiões. Para compreender essas cidades era suficiente uma análise focada prevalentemente na região, ainda que já se impusesse a necessidade de se verificar as relações entre a escala intraurbana e interurbana (SPOSITO, 2007, p. 235).

Há de se considerar que o referido período era marcado por relações espaciais limitadas<sup>14</sup> devido ao fato da existência de escassas articulações promovidas, especialmente, pelos meios de transporte. Nesse contexto, as interações espaciais ainda eram restritas às suas respectivas regiões, caracterizando as clássicas relações hierárquicas entre cidades na qual todas as cidades de uma determinada região eram tributárias da grande cidade, assim, de maneira geral, cabia à cidade média o papel de mediação entre cidades de menores portes e a metrópole.

O decurso das inovações tecnológicas imprimiu um ritmo maior na produção industrial, acentuando o protagonismo das cidades na reprodução do capital, acirrando as relações urbanas hierárquicas e viabilizando o desenvolvimento das cidades médias. Para Roberto Lobato Corrêa (2007, p. 28):

Apenas a partir da segunda metade do século XIX, com a fase industrial do capitalismo, é possível conceber a cidade média. A rede de cidades da Europa ocidental e da porção nordeste dos Estados Unidos passa pelo duplo e intenso processo de integração e diferenciação, a par do considerável crescimento econômico e demográfico. Na integração e diferenciação demográfica e funcional emergem centros metropolitanos, cidades médias e cristalizam-se demograficamente inúmeros centros, considerados a partir de então como pequenas cidades.

Pode-se afirmar, então, que o aprimoramento dos meios de transporte e comunicação conjugado com o alargamento dos mercados e a expansão da divisão territorial do trabalho ampliou as escalas de abrangência das cidades, visto que novos centros de diferentes

---

<sup>13</sup> Consideramos essa concepção como um instrumento de grande importância na proposta de trabalho aqui traçada, pois é referente aos processos de concentração e difusão da realidade urbana em inúmeros fragmentos para além dos grandes centros, simbolizados atualmente através das metrópoles.

<sup>14</sup> No período citado, as interações entre cidades de diferentes portes ficavam circunscritas às suas respectivas áreas regionais de atuação. O distanciamento espacial entre áreas consistia em uma espécie de barreira geográfica para circulações – de pessoas, mercadorias e capital – mais fluidas.

tamanhos passaram a surgir, assim como a articulação dentro da rede urbana<sup>15</sup> se tornava mais concreta. A organização produtiva de cunho fordista ocasiona a polarização dos territórios nacionais ao definir a especialização de áreas em detrimento de um espaço, que antes, se caracterizava por sua homogeneidade, segundo Moreira (2000) e Sposito, (2007). Acerca de tal característica, Sposito (2007, p. 236) afirma que

Este é o espaço das regiões polarizadas e não mais das regiões homogêneas, ou seja, a especialização passou a se definir em territórios intra-regionais e até intraurbanos, impondo a competitividade, mas também a complementaridade entre regiões e cidades.

A maneira como a cidade é produzida é vinculada às estruturas de organização social, Corrêa (1996) diz que o espaço urbano é um reflexo da sociedade, no qual se torna espelho das formas como se estruturam a economia, a política, a cultura, dentre outras manifestações sociais, assim como suas respectivas transformações no decorrer do tempo. Ao selecionarmos o aspecto econômico na geografia histórica urbana, podemos depreender que a racionalidade industrial, na transição do século XIX para o século XX, imprime no espaço seu arranjo produtivo – baseado na produção e circulação em larga escala de bens materiais, na divisão e especialização do trabalho – transferindo essas características para o sistema de cidades. Esse novo meio técnico possibilita um crescimento avassalador das cidades, o fortalecimento das centralidades regionais e nacionais e o surgimento de novos centros urbanos.

As mudanças no ritmo de produção desencadeiam mudanças na circulação e no consumo, adequando o espaço à primazia do modo capitalista de produção. Os centros intermediários, sobretudo, ganham ainda mais notabilidade quanto à sua posição na rede hierárquica de cidades. As metamorfoses técnica, tecnológica e econômica estabeleceram diferentes configurações territoriais, tornando a concentração de atividades econômicas e de população nos grandes centros urbanos a principal característica da urbanização contemporânea (CASTELLO BRANCO, 2007). Para Corrêa (2007, p. 28) “é, portanto, no contexto de formação da moderna rede urbana que é possível estabelecer a noção ou o conceito de cidade média”. A já mencionada especialização dos distintos espaços urbanos, associada a essas inovações técnico-científicas, proporcionou a substituição de um padrão de rede urbana definido por cidades de diferentes tamanhos e desarticuladas, por uma nova configuração na qual os níveis de conexão ficaram mais evidentes.

---

<sup>15</sup> Assim como historicamente as cidades passaram por transformações quanto ao seu tamanho geográfico, demográfico e de produção, seus níveis de relação também se alteraram com o passar do tempo. Ressaltamos que no período mencionado, eram as relações do tipo hierárquico que se encontravam reforçadas.

O progresso técnico-científico<sup>16</sup> e a sucessão para o período da terceira Revolução Industrial, capitaneados pelas relações de organização produtiva de cunho toyotista, firmaram o que se caracteriza atualmente o território em rede. A agilidade dos sistemas de comunicações e de transportes contribuiu para a dissipação das fronteiras, seja nas mais variadas escalas (local, regional, nacional, global). A celeridade dos fluxos aproxima cada vez mais territórios distantes a partir da acelerada circulação de informações e, nesse ínterim, possibilita a atuação de agentes econômicos no ordenamento territorial das cidades de modo desterritorializado (HAESBAERT, 2004), ou seja, projetam intervenções e reestruturações no espaço urbano de cidades pertencentes a redes urbanas de outras regiões e/ou outros países. Em torno do recente ciclo urbano que se consolida, Santos (2013, p. 43) esclarece:

O meio-técnico-científico<sup>17</sup> é o terreno de eleição para a manifestação do capitalismo maduro, e este também dispõe de força para criá-lo. São duas faces de uma mesma moeda. Por isso, esse meio-técnico-científico geografiza-se de forma diferencial, isto é, de forma contínua em algumas áreas contínuas já mencionadas, e de modo disperso no restante do país. A tendência, porém, em todos os casos, é a conquista, relativamente rápida, de mais áreas para o meio técnico-científico, ao contrário do meio técnico, que o precedeu como forma geográfica e difundia-se de forma relativamente lenta e certamente mais seletiva.

Segundo o autor, à medida que o espaço adquire conteúdos técnicos cada vez mais avançados, novas áreas são integradas às dinâmicas globais e articuladas aos centros regionais, nacionais e internacionais em função de seus contextos. O trecho acima em destaque indica que Milton Santos, ao dissertar acerca do meio técnico-científico-informacional, já assinalava a iminência de uma mudança significativa nos padrões de urbanização.

Ao relacionar a urbanização brasileira e as transformações das relações capitalistas<sup>18</sup> deste período, Santos (2013) chama a atenção para as novas formas econômicas que passam a adquirir protagonismo neste novo cenário. Para o autor, a geração de riqueza não se restringe somente à produção material (industrial, por exemplo), a reprodução e circulação de capital proveniente de formas de produção não material ganham força nesse novo período. Em

---

<sup>16</sup> Período o qual Milton Santos (2014) chama de meio técnico-científico-informacional.

<sup>17</sup> Na produção da referida obra, o autor não havia concebido o termo meio técnico-científico-informacional para representar a fase mais contemporânea das transformações do espaço geográfico, denominando-a como meio técnico-científico. No entanto, ainda nesta obra faz menção ao termo que seria estruturado em suas produções posteriores (SANTOS, 2013, p.38).

<sup>18</sup> Nas quais incluem-se os elementos de conteúdo tecnológico e de informação, apropriados, em grande parte, pelos grupos que monopolizam e direcionam as formas atuais de acumulação de capital.

consonância com a interpretação de Milton Santos e transpondo este quadro para o comportamento das cidades e suas relações, Sposito (2007, p. 237) acrescenta, “as atividades terciárias especializadas passam a ter mais importância que a capacidade de produção industrial e/ou agrícola no movimento de ampliação dos papéis urbanos de cidades de diferentes portes”.

Nesse contexto, a autora chama a atenção para um elemento novo nos estudos sobre as cidades médias no que se refere às escalas interurbana e intraurbana:

Além das relações hierárquicas e horizontais, que se estabeleciam nos períodos técnicos anteriores, desenham-se relações que vamos caracterizar como **transversais**. Elas podem assim ser chamadas porque extrapolam a própria rede em que se inserem, visto que muitas, para comandar exportações de produção agropecuária e industrial regional, passam a ter que se relacionar diretamente com cidades de outros países e de importâncias diferentes. As telecomunicações possibilitam essas novas formas de interação espacial. Além disso e em função disso, a localização industrial das transnacionais pôde se liberar da tendência de se situarem nas grandes metrópoles e procurar menores custos de produção, no que incluem suas escolhas territoriais pelas cidades médias (SPOSITO, 2007, p. 237, grifo nosso).

O conteúdo de renovação trazido pelo meio técnico-científico-informacional condiciona novas dinâmicas de relações entre cidades, de diferentes portes e de distintas redes. A relativa autonomia regional, diagnosticada em estágios anteriores, passa para um nível de crescente interdependência (SANTOS, 2013) na qual as ações dos atores econômicos centrais reconfiguram as novas centralidades interurbanas e intraurbanas, ao mesmo tempo que reestruturam os níveis de conectividades criados entre cidades, bem como o tipo de ligação que são estabelecidos, podendo ser relações caracterizadas por relações de competição e/ou complementaridade. As dinâmicas forjadas pelo processo de globalização, em conjunto com a passagem do sistema fordista para a acumulação flexível (HARVEY, 2014) modifica o contexto das redes urbanas hierárquicas. O ordenamento dos fluxos não desempenha somente relações verticais entre as cidades, portanto, novos contextos espaciais são estabelecidos pelo fato de que estes interligam espaços descontínuos<sup>19</sup>, deste modo, conforma-se um novo quadro no sistema de cidades identificado por Sposito (2007, 2010) como rede de redes. No que concerne à mudança na estrutura de relações entre escalas geográficas, estabelecida pelos

---

<sup>19</sup> A contiguidade territorial, que pode ser entendida como a distância física entre os espaços, deixa de ser um elemento central nos estudos das interações estabelecidas no bojo das redes urbanas. Ainda assim, considerando o destaque dado às inovações tecnológicas nesse quadro de conexões territoriais, a proximidade física – tradicional nas análises geográficas – entre cidades não deve ser descartada, principalmente quando se trata de investigações acerca do papel regional exercido pelas cidades médias.

níveis, cada vez frequentes, em que cidades de diferentes redes urbanas se conectam, a autora observa:

Não se trata da substituição de redes urbanas hierárquicas por outros tipos de redes, mas da combinação complexa e contraditória de fluxos que se estabelecem tanto no sentido hierárquico, como no sentido horizontal ou transversal, uma vez que uma mesma cidade é o espaço de ação e decisão de atores econômicos que se relacionam em diferentes escalas. Trata-se da sobreposição de redes organizadas por vetores de diferentes naturezas e intensidades, gerando o que já se denominou de “rede de redes” (SPOSITO, 2010, p. 53).

Corrêa (2007) ressalta que as cidades médias são consequência de relações heterogêneas em diferentes realidades urbanas dentro de um mundo fragmentado e articulado de forma desigual. Isso significa que, ao mesmo tempo em que as dinâmicas econômicas são entendidas como globais, e, de fato, as são, pois as decisões dos grandes agentes econômicos são “onipresentes” no espaço geográfico como um todo, esse mesmo processo é seletivo na medida que as ações do referido grupo priorizam locais que proporcionem mais geração de riqueza em detrimento de outros.

As mudanças, no aspecto econômico, ocorridas no atual período geraram distintos impactos nas cidades médias – não ocorrem da mesma maneira – no que diz respeito à redefinição da divisão regional do trabalho e na divisão internacional do trabalho.

As cidades médias têm seus papéis alterados nesse processo e têm, em função de situações geográficas mais ou menos favoráveis e atraentes aos investimentos externos e de iniciativas de atores locais e regionais, maior ou menor capacidade de se integrarem de forma mais ampla às novas formas de configuração de relações em múltiplas escalas (SPOSITO, 2007, p. 240).

Pode-se deduzir que há uma coexistência heterogênea de cidades médias que se destacam por diferentes tamanhos e contextos sociais, diversidade em atividades econômicas exploradas, divisões territoriais do trabalho mais ou menos amplas, além da escala de articulações entre cidades e redes urbanas. Uma das barreiras encontradas para conceituá-las concerne à maneira como elencar categorias, elementos, dados, dentre outros, para explicá-las de modo mais abrangente, universal. Constitui-se, portanto, o desafio teórico e empírico em que, para analisá-las nos seus respectivos contextos contemporâneos, é de fundamental importância o exercício do resgate geográfico e histórico de cada realidade, para que seja possível acompanhar suas trajetórias e transformações. Em outras palavras, torna-se mister revelar as circunstâncias da situação histórico-geográfica das cidades médias, visto que essa categoria pode nos conduzir a generalizações diante de realidades bastante distintas.

Se as cidades interagem nas mais diversificadas direções, superar o modo de analisar tais interações somente por meio de hierarquias torna-se essencial. Para investigar os mecanismos contidos na nova conjuntura de influência e contato entre cidades de distintos portes e, principalmente, as possíveis alterações do papel das cidades médias nesse quadro, Sposito (2007) sugere a prática do exercício metodológico de sobreposição de escalas. Essa ferramenta de estudo é capaz de revelar os multidirecionados movimentos de sobreposição entre redes urbanas. Dessa maneira, é possível identificar onde estão os centros e as periferias, tanto no nível intraurbano quanto nas diferentes escalas interurbanas; visualizar os graus de articulação, bem como perceber as atuações de diferentes atores sociais (locais e externos) em cidades médias, além das consequências nos campos referentes à divisão territorial do trabalho e das desigualdades socioespaciais; por fim, a redefinição das cidades médias sob a ótica da gestão, da produção e do consumo.

Nesse sentido, o capítulo se estrutura em duas partes distintas. A primeira tem como objetivo problematizar a abordagem do conceito de cidades médias em um contexto marcado por transformações significativas no âmbito socioespacial. Na sequência, exploraremos a metropolização do espaço como um fenômeno que, em associação à globalização, se configura como um novo marco nas concepções contemporâneas sobre o urbano.

### **1.1 Definindo cidades médias: tamanho demográfico, agentes e interesalaridade**

Nesta seção, adentraremos nas nuances das concepções relacionadas às cidades médias, delineando a metamorfose que esse conceito tem experimentado ao longo do tempo. Destacaremos, em particular, as alterações nos parâmetros selecionados para a sua análise, evidenciando a dinâmica transformadora que tem caracterizado a compreensão dessas cidades.

No contexto dos estudos urbanos, existe um sem-número de meios para se definir uma cidade média. Além disso, múltiplas são as interpretações e as formas de se construir esse conceito, haja vista que é utilizado nas mais variadas instâncias acadêmicas e da sociedade em geral. Conceber o conceito de cidades médias como categoria científica implica em um esforço de interpretar a relevância de sua posição na rede de cidades e suas respectivas transformações históricas. Para tanto, é fundamental que o pesquisador tenha consciência de

que está diante de um tipo de classificação de cidade bastante recente na história humana. Operacionalizar com tal categoria não se mostra uma tarefa simples, a compreensão de que se trata de um fenômeno contemporâneo – especialmente vinculado aos ciclos mais recentes da organização social capitalista –, sugere que no decorrer da história recente existiu/existe uma conjuntura de dinâmicas socioeconômicas que atuam constantemente nas transformações do espaço. O fato de que o século XX protagonizou as mudanças mais radicais – no âmbito do processo produtivo, da organização político-social, da cultura, dos avanços técnico-científicos, dentre outros – jamais visto na história (HOBSBAWM, 1995), confere às cidades médias redefinições das formas de como interpretá-la, como nos termos de Thomas Khun quando traz à tona a questão da estrutura das revoluções pelo qual os modelos científicos e racionais se transformam a partir dos avanços nas mais variadas áreas (KHUN, 1992), pode significar uma provável mudança de paradigma para o seu tratamento no meio científico.

As primeiras experiências de abordagens sobre cidades médias pautavam-se no tamanho demográfico como elemento chave para distinguir suas respectivas posições ocupadas na hierarquia urbana. Cabe destacar que, considerando o panorama dos países de urbanização tardia<sup>20</sup>, como o Brasil, certos padrões de avaliação relativos aos níveis de aglomeração urbana foram adotados ao longo do tempo. A exemplo, tomando o critério demográfico como parâmetro, em particular, no caso brasileiro a noção de cidade média passou de graus de urbanização com populações absolutas entre 20 mil, 50 mil, 100 mil, 500 mil ou mais habitantes.

Como se pode observar, o critério demográfico (embora cômodo e não-negligenciável) é capaz apenas de identificar o grupo ou a faixa que pode conter as cidades médias. Outros critérios deveriam ser também levados em consideração na definição dessas cidades. Seja como for, não pode ser desprezado o fato de que alguns aspectos, como tamanho demográfico, relações externas, estrutura interna e problemas sociais das cidades médias, podem variar bastante de país para país e de região para região, sendo, naturalmente, função do nível de desenvolvimento alcançado, da posição e das condições geográficas e do estágio de processo de formação histórico-social de cada um desses países ou de cada uma dessas regiões (AMORIM FILHO, SERRA, 2001, p. 2).

Apesar de se configurar como uma maneira simples de classificar distintos portes de cidade, o tamanho demográfico fornece-nos instrumentos para a detecção da escala de um determinado espaço urbano (AMORIM FILHO, SERRA, 2001; CORRÊA, 2007). Para lidar

---

<sup>20</sup> Conjunto de países que registraram crescimento abrupto da população urbana, em virtude de políticas públicas desenvolvimentistas com vistas para o estímulo à produção industrial. É o caso de boa parte dos países, entendidos como subdesenvolvidos ou periféricos, da América Latina, Ásia e África.

com essa categoria a fim de superar possíveis entraves de conceituação, Corrêa (2007, p. 25-26) ressalta que este, em primeiro lugar, deve ser relativizado, logo:

Duzentos mil habitantes têm sentido diferente quando se consideram, por exemplo, os Estados Unidos, a Finlândia e o Uruguai, países com processos distintos de urbanização envolvendo, entre outros aspectos, parâmetros distintos em relação às dimensões absolutas de suas cidades e uma relação também distinta entre a maior ou maiores cidades e as demais. Em outros termos os três países exibem estruturas dimensionais de suas cidades marcadas, de um lado, por um continuum de tamanhos de cidades que se aproxima da denominada regra de ordem-tamanho; de outro, caso do Uruguai, marcadas pela primazia ou macrocefalia urbana, na qual verifica-se a ausência de cidades de tamanho médio. Nos dois primeiros países verificou-se um processo de dispersão relativa das atividades econômicas e da população, enquanto no caso da primazia urbana do Uruguai, verifica-se forte concentração espacial do processo de urbanização: é nesse contexto que a cidade média aparece como um possível problema.

Desse modo, o processo em curso da globalização se espacializa de múltiplas formas nas mais variadas escalas (países, regiões e cidades, por exemplo). Como mencionado na abertura do capítulo, localizar no tempo e no espaço os processos que desencadeiam alterações na forma urbana e na organização socioeconômica deve ser considerado um exercício indispensável para superar obstáculos conceituais.

Ainda no quesito população, Corrêa (2007, p. 26) destaca cautela com a dimensão temporal do tamanho demográfico:

Dado o rápido e intenso processo de urbanização que se verifica por toda parte é preciso considerar que 100.000 habitantes têm significados diferentes quando referenciados a 1940, 1960, 1980 e 2000. Esta observação é válida tanto quando se considera o valor numérico em si, como quando é considerada uma específica cidade e sua dinâmica demográfica. Isto nos encaminha para a questão de que uma cidade tida como média em um passado recente, não seja mais considerada 20 ou 30 anos depois. É necessário, assim, qualificar a cada momento o que se entende, do ponto de vista demográfico, por cidade média. A cidade média pode ser, assim, considerada como um estado transitório. As implicações disso podem ser amplas para o estabelecimento de um conceito de cidade média.

Superar formas tradicionais de análise de cidades médias não significa abandonar o critério demográfico, mas sim contextualizá-lo em diferentes situações. É possível estabelecer relações entre tamanho demográfico e as escalas interurbana e intraurbana, relacionando-as com o atual panorama de cidades.

De acordo com o autor citado, quanto maior o tamanho demográfico, mais complexas são as atividades econômicas e maior é a divisão territorial do trabalho, fazendo com que as funções urbanas de uma cidade central possam ser disseminadas na sua região de atuação, estendendo-se aos municípios que lhe são tributários ao transmitir sua dinâmica de organização social e econômica para estes. O autor complementa ao dizer que o inverso

também procede, uma cidade que se desenvolve a partir de investimentos de grupos extra locais ou interesses extra regionais – como as verticalidades destacadas por Milton Santos (2014) – pode ter o seu tamanho demográfico aumentado à medida que tal tipo de movimento promove o acréscimo de novas atividades econômicas básicas e não básicas<sup>21</sup>.

No que concerne ao espaço intraurbano, o aumento do tamanho demográfico induz, ao mesmo tempo, ao aumento da dimensão da cidade

[...] expressa pela distância entre o centro e a periferia, assim como mais complexa será a organização desse espaço intraurbano. Em razão das distâncias, viabiliza-se, em grande parte uma maior divisão econômica do espaço, submetido a um mais significativo processo de descentralização, origem dispersa e formação de núcleos de atividades derivados de economias de aglomeração, distantes do centro (CORRÊA, 2007, p. 24).

Há, portanto, um vínculo importante a se considerar quando se trata da relação entre o tamanho demográfico e a dimensão da cidade. Em resumo, o crescimento populacional pode converter atividades econômicas que, em tempos pretéritos, fossem mais simples para algo mais complexo e diversificado. Ao considerarmos as formas atuais de acumulação de capital fundamentadas no consumo nas suas mais variadas configurações, quanto mais habitantes existem em uma cidade, maior é o mercado consumidor. Conseqüentemente, as cidades que registraram acréscimo demográfico nas últimas décadas, sobretudo as cidades médias, convertem-se em pontos de atração de agentes e atividades econômicas de diferentes tipos, ocasionando maior fragmentação e articulação do território.

Em meio às fragilizações e possibilidades em torno do estudo sobre esse tema, Corrêa (2007) avança ao propor três elementos que podem ser importantes para a construção de um quadro teórico. Para ele, a presença de uma elite local confere à cidade certa autonomia econômica e política, pois pode significar a formação de um centro que cumpra a função de tomadas de decisões e não somente um receptáculo de ações exteriores. Em seguida, aponta para a relevância da localização relativa dentro da rede urbana como fator significativo em função da convergência de fluxos econômicos (materiais e imateriais), de pessoas e o tráfego reforçar seu papel na hierarquia entre cidades. Por fim, destaca as interações espaciais (CORRÊA, 1997) como resultado das relações estabelecidas na área de influência de uma

---

<sup>21</sup> Corrêa (2017) se refere a atividades básicas como aquelas ligadas às funções urbanas que se direcionam para fora da cidade, ou seja, fazem parte da estrutura de uma cidade (o setor de serviços, por exemplo) possibilitando maior atratividade sobre as áreas no seu entorno. Por outro lado, atividades não básicas estão relacionadas àquelas atividades voltadas essencialmente para o consumo da cidade, nesse caso podemos elencar desde algumas formas de atividade turística até a especulação imobiliária.

cidade, podendo ser mais ou menos complexas, intensas, multidirecionais e multiescalares, resultantes de ações das elites locais conjugadas com agentes externos.

Com base no diagnóstico desses elementos, o autor admite a possibilidade de se traçar tipologias de cidades médias, sendo:

- a) Lugar central: dotado de uma elite central e relevante oferta de infraestrutura, atividades econômicas e serviços. Em geral, trata-se de uma capital regional, como comumente se convencionou denominar, subordinada à metrópole regional por meio de suas funções centrais.
- b) Centro de drenagem e consumo da rede fundiária: relacionado especialmente às atividades contidas no espaço agrário e marcado pela existência de grandes propriedades rurais e complexos agroindustriais.
- c) Centro de atividades especializadas: cidades que congregam atividades geradoras de interações espaciais multidirecionais e multiescalares, podendo ultrapassar a própria rede na qual se insere no âmbito nacional ou internacional. Nesse caso:

As interações regionais são menos importantes. A especialização advém de esforços de uma elite local empreendedora que, sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades que bem sucedidas, originaram uma especialização produtiva na indústria ou em certos segmentos do setor terciário. A especialização produtiva acaba constituindo símbolo identitário da cidade e, possivelmente, essas atividades passam a ser vistas como resultado da ação de toda a cidade (CORRÊA, 2007, p.31).

De modo equivalente, Sposito et.al. (2007) propõem a verificação dos principais processos que redefinem os papéis das cidades médias consistindo em:

- a) Concentração econômica decorrente de dinâmicas de acumulação que oportunizam maior acúmulo de riqueza nas mãos de grupos capitalistas que, por sua vez, promove condições oportunas para o crescimento de empresas que buscam maior produtividade. Centralização econômica relacionada à concentração e derivada da disputa concorrencial e da oferta de vantagens propiciadas por certas empresas, de acordo com o seu grau de capilaridade. A dinâmica de desconcentração da produção observada no Brasil a partir da década de 1980 transformou e alterou o papel da metrópole, que deixou de ser polo produtivo para se tornar um centro de comando, ao mesmo tempo que também modificou as atribuições das cidades médias, incluindo-as na rede

urbana de maneira mais intensa e promovendo-lhes acréscimos substanciais de centralidade.

b) Aprimoramento e diversificação dos sistemas de transporte acompanhados dos já mencionados avanços tecnocientíficos reduzem o tempo de deslocamento e os custos da circulação. Dependendo da oferta de infraestrutura em acessibilidade, certas cidades podem se tornar atrativas tanto para a produção quanto para o consumo. Do ponto de vista do consumo, a melhoria das vias de circulação reforça a função de centralidade, pois nessa dinâmica, essas cidades

[...] são extremamente interessantes para capturar os consumidores de outras cidades e/ou espaços rurais para a esfera econômica delas. Quando esse consumo depender do deslocamento dos consumidores, o baixo custo do transporte coletivo ou individual terá um peso significativo nas escolhas locais. Quanto esse consumo depender da articulação dessa cidade a sistemas de comunicação por satélite, a distância terá um peso menor, mas os custos de acesso aos equipamentos que possibilitam a conexão a esses sistemas tecnológicos, podem ter um peso maior. Segundo uma forma de circulação ou de outra, a situação geográfica favorável ao consumo (nesse caso, definido pelas escalas externas à cidade – regionais, nacionais ou globais) dependerá das infraestruturas que articulam cada cidade média a diferentes sistemas de circulação – ligados aos transportes de consumidores ou às redes de comunicação que possibilitam o consumo à distância (SPOSITO, 2001, p. 631-632).

c) Como parte dos processos que levam à concentração econômica, surgem formas contemporâneas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços que devem ser consideradas. Como mencionado anteriormente, o estágio em que se encontra o capitalismo atual se manifesta através de relações de acumulação baseadas no setor terciário, o qual reúne atividades extremamente íntimas da financeirização econômica e que se materializam no espaço por intermédio de investimentos comerciais e empreendimentos imobiliários, por exemplo. Assim, todo esse movimento de desconcentração da metrópole trouxe para as cidades médias novas configurações. Grandes redes de lojas e supermercados que antes se situavam nas maiores cidades, agora se instalam em cidades de menores portes. O mesmo pode ser observado nas atividades imobiliárias, pois com o aumento da especulação do espaço, o conjunto de agentes ligados a esse setor avistam nas cidades médias oportunidades de expandirem seus negócios através da construção de condomínios, resorts e *shopping centers*, que requalificam o

espaço associados à ações de marketing também flagrantes nas grandes cidades.

Dessa maneira, segundo Sposito et. al. (2007), podemos afirmar que o consumo tem papel expressivo na estruturação atual dos fluxos que definem os papéis das cidades médias. Na medida que o processo de globalização incorpora novos espaços à sua dinâmica, fortalece a centralidade de cidades já consolidadas e de maneira progressiva agrega outros nesse percurso. Sendo assim, as autoras consideram que o quadro de relações de cada cidade média é efetuado em dois níveis: o primeiro é indicado pelo mercado regional, no qual tem seus limites definidos através da contiguidade territorial, ou seja, concebido pela distância máxima em que os consumidores se dispõem a percorrer para ter acesso a bens e serviços; o segundo ponto é marcado por vínculos extra regionais estabelecidos em escalas mais amplas onde a continuidade territorial é superada pela utilização das novas tecnologias, as quais permitem intervenções de variados agentes localizados em outros pontos do espaço nacional e/ou internacional.

Em síntese, definir hoje em dia o que é uma cidade média envolve considerar um conjunto de fatores que adquirem conteúdos cada vez mais dinâmicos à medida que, fundamentalmente, as inovações tecnológicas se modificam com bastante rapidez e que, conjugadas com as formas de organização socioeconômicas, reverberam no espaço de forma contundente.

Resgataremos, nas seções subsequentes, as tipologias, processos e dinâmicas listadas a serem levadas em consideração com a finalidade da verificação no que se refere à possibilidade de adequação ao objeto de estudo aqui proposto. Simultaneamente, concentraremos esforços em estabelecer relações entre o que até aqui assinalamos como um processo em curso de transição do papel das cidades médias, e um outro conceito que vem se tornando bastante significativo nas análises sobre o espaço urbano globalizado intitulado de metropolização do espaço.

## 1.2 Metamorfose espacial e globalização: a metropolização do espaço

A trajetória de transformações das recentes formas de organização social – atualmente constituída pelo advento de novas atividades econômicas, que passam a ocupar lugar de centralidade em detrimento de atividades desenvolvidas em períodos anteriores, por meio da financeirização da economia, pelas novas divisões sociais e territoriais do trabalho, dentre outras – inerentes ao contínuo processo de reformulação em que a estrutura de acumulação capitalista se realiza, traz no seu bojo formas, funções e conteúdos urbanos que marcam o espaço de diferentes maneiras conforme suas dinâmicas. Via de regra, o capitalismo industrial cumpriu papel de forte indutor da urbanização mundial, apresentando como principal característica o estímulo à concentração metropolitana em função do papel de centralização exercido pelas metrópoles. Guardados os devidos contextos socioespaciais e históricos de cada país ou grupo de países tal dinâmica ocorre em diferentes graus de intensidade. Do mesmo modo, não foi diferente no Brasil. O grande apelo à produção material e ao consumo, intrínsecos à era do capitalismo industrial, se constituiu em um grande vetor do seu tardio processo de urbanização, e responsável pela transferência do seu papel de país agrário/exportador para urbano/industrial na divisão internacional do trabalho.

De acordo com Milton Santos (2013), a revolução urbana brasileira foi acompanhada de um extraordinário incremento demográfico. Entre as décadas de 1940 e 1980 a população triplicou, movimento esse que foi acompanhado de um decréscimo na reprodução da população rural, e entre as décadas de 1970 e 1980 o crescimento demográfico urbano apresentava-se mais ampliado quando comparado com a população total do país. Esses dados revelam uma tendência peculiar do ciclo industrial da urbanização que se verifica, sobretudo, nos países de industrialização tardia, a urbanização concentrada e de aglomeração. O fenômeno urbano brasileiro, na sua fase inicial, apresenta os maiores avanços demográficos intensificados nas metrópoles e regiões metropolitanas, pois nessas áreas se concentravam os complexos industriais mais importantes do país<sup>22</sup>, logo, sua centralidade econômica convertia-se espacialmente em polo de atração de um contingente cada vez maior de pessoas. A metrópole, portanto, reunia os principais elementos socioeconômicos que conduziam o desenvolvimento das principais cidades do Brasil, manifestando grande influência nos

---

<sup>22</sup> Especialmente na região sudeste, posteriormente acompanhado pela região sul.

processos de decisão sobre os fluxos de capitais que circulavam pelo país, bem como nas suas redes urbanas e áreas de comando.

O contexto de esgotamento da economia de base fordista serviu de sustentação para a passagem a sistemas produtivos qualificados como flexíveis (HARVEY, 2014), com ênfase para o comércio e os serviços e, assim, realocando essas atividades econômicas do setor terciário como principais nas relações de acumulação de capital. Esse movimento trouxe profundas transformações para as relações capitalistas globais, alterando a situação do Brasil na divisão internacional e regional do trabalho (SPOSITO et. al., 2007). Verifica-se no território brasileiro reduções consideráveis da participação da metrópole nos arranjos populacionais, associada à desconcentração da produção industrial desses lugares<sup>23</sup>. Sincronicamente, nota-se um incremento demográfico nas cidades constituintes de regiões não-metropolitanas e outros centros urbanos não-metropolitanos nos quais se enquadram as cidades médias (SPOSITO et. al., 2007). O cenário que se desenha a partir desses movimentos evidencia a possibilidade do reforço na centralidade das cidades médias nos sistemas urbanos, ao expandirem-se em termos de fluxos populacionais e econômicos, além de fluxos de outros tipos que concernem ao conteúdo dos elos regionais e extra regionais instituídos em suas redes.

Até esse ponto pautamos como elementos basilares da produção espacial, sobretudo com relação ao conceito de cidades médias, a maneira como as transformações nas formas de acumulação de capital associadas às inovações do meio técnico-científico-informacional proporcionaram condições para que o espaço passasse a adquirir conteúdos cada vez mais avançados tecnologicamente e, também, que ganhasse destaque econômico em cada etapa desse processo. Se retomarmos o eixo temporal de produção das cidades de Lefebvre, considerando o percurso evolutivo envolvendo as dimensões social, econômica e espacial, temos na extremidade que representa o momento mais recente o processo de globalização onde essas três variáveis se encontram mais imbricadas e disseminadas pelo mundo. Pensar o espaço nesse contexto significa levar em consideração a existência de novos movimentos, ações e fenômenos que emergem progressivamente e ganham lugar de destaque nas observações e análises dos campos científicos que lhes cabem.

---

<sup>23</sup> Processo que originou a terciarização do espaço da metrópole, ou seja, com a transferência das indústrias para cidades menores, o espaço metropolitano foi ocupado majoritariamente por atividades econômicas relacionadas ao terceiro setor.

Tendo em vista a maneira como o processo de globalização se desdobra na sociedade e se materializa no espaço, autores como Edward Soja, Neil Brenner, Sandra Lencioni e outros vêm sinalizando que o supracitado modelo de urbanização baseado no ponto de vista de que a concentração metropolitana está mudando, isto é, a matriz de urbanização fundamentada na concentração de grandes volumes demográficos e de fluxos de vários tipos em um grande espaço central – atributo do tempo em que as metrópoles exerciam papéis de grandes centros produtivos através da atividade industrial – está adquirindo outras configurações.

Soja (2013) indica que entre os últimos trinta a quarenta anos, especificamente a passagem do século XX para o XXI, vivemos um período marcado por uma profunda transição no modo metropolitano de urbanização que cede lugar a um novo fenômeno definido como urbanização regional.

Hoje estou convencido de que o que tem acontecido com as cidades ao longo dos últimos trinta anos pode ser mais bem descrito como uma mudança paradigmática na verdadeira natureza do processo de urbanização. Embora ainda em seus estágios primários, o processo de urbanização regional avançou o suficiente em algumas áreas metropolitanas para que suas características definidoras fossem reconhecidas e analisadas, e para que estudiosos urbanos começassem a entender que a era da metrópole moderna pode estar terminando, criando uma crescente necessidade de novas estruturas para a compreensão e estudo das cidades e geografias urbanas (SOJA, 2013, p. 151).

O autor sustenta a ideia de que para analisar o estágio atual da urbanização torna-se necessário superar o modo de pensar a cidade amparado no dualismo urbano-suburbano<sup>24</sup> – sendo o urbano definido por um denso núcleo urbano concentrado, interativo, diverso, heterogêneo e contraditório, em contraste com o mundo suburbano periférico e homogêneo no que diz respeito a classes sociais e estilos de vida – e, também, na clássica distinção entre urbano e rural.

O que discuto é que a urbanização metropolitana precisa ser reconhecida como uma fase distinta no desenvolvimento da cidade capitalista industrial; em segundo lugar, que se originou de uma fase anterior de uma urbanização industrial mais centralizada, que nunca se apagou por completo; e, finalmente, que este modo metropolitano de crescimento urbano está agora sendo suplantado e reconstituído, trazendo à tona uma nova fase de urbanização regional multiescalar (SOJA, 2013, p. 153).

---

<sup>24</sup> É preciso salientar que o autor utilizado como referência trabalha a perspectiva urbano-suburbano dentro da realidade estadunidense, de onde é originário. Nessa lógica, as áreas centrais das cidades são caracterizadas pela concentração de atividades econômicas e, por conta disso, abrigam grande diversidade de indivíduos. Acresça a isso a problemática envolvida na necessidade de mobilidade dos trabalhadores para seus postos, fazendo com que as classes mais pobres se assentem nos arredores das áreas centrais. Por outro lado, os subúrbios são ocupados pelas classes mais abastadas em virtude da maior escala geográfica de alcance proporcionada pelo amplo uso de meios de transporte mais rápidos e, conseqüentemente, mais caros.

Estamos diante, portanto, de um novo processo que tem na urbanização industrial, especialmente, a sua gênese, porém expressa dinâmicas de funcionamento diferentes de períodos anteriores. Por outro lado, também, a conversão para um novo tipo de urbanização não significa a negação da pretérita organização, pois é incorporada por aglutinação.

A transição metropolitana expressa, sim, algo novo e contemporâneo a exigir instrumentos analíticos que permitam compreender minimamente o que vem se desenvolvendo. Esse novo se impõe sobre uma urbanização anterior, a qual sobrevive apenas como herança de um passado ainda presente. Esse período de transição rompe com a estrutura anterior, altera e inova processos e produtos, mas também conserva algumas características de períodos precedentes, combinando presente com passado e, também, contendo germes de um futuro que ainda não conseguimos perceber inteiramente, ou, ao contrário, minimamente como será (LENCIONI, 2017a, p. 35-36).

Sendo assim, temos a noção que o que se evidencia ainda está no início de sua trajetória, por existir a possibilidade de não aplicar a parte considerável do espaço geográfico, mas já se manifesta a ponto de se fazer notar como um fato de grande solidez.

Por urbanização regional, Soja (2013) indica a formação de uma grande área urbana policêntrica que surge por intermédio do adensamento das dinâmicas urbana e suburbana. Termos que, até então, eram tratados como distintos dissolvem tal concepção ao passo que:

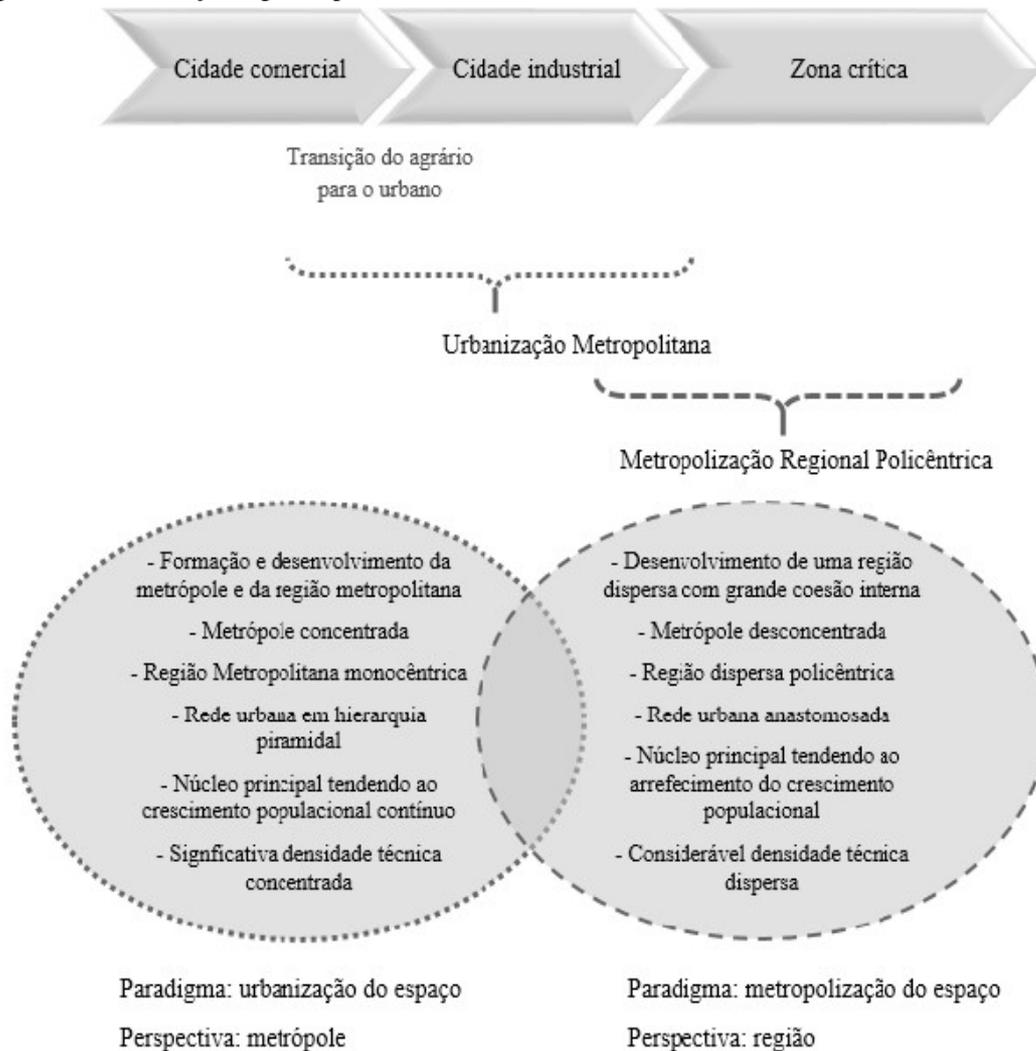
Os acentuados gradientes de densidade metropolitana que se estendem para além dos velhos centros urbanos estão se achatando enquanto densidades mais altas alcançam os subúrbios espraiados onde a baixa densidade existia em outras épocas. Tal incremento nos gradientes de densidade normalmente significava um relativo declínio da densidade (bem como da população) nas áreas centrais, enquanto os antigos subúrbios passavam por adensamentos significativos, mais frequentemente por meio de um padrão de urbanização por ocupação de espaços vazios do que mediante o espraiamento em direção às áreas limítrofes. À medida que se adensa, o que era um subúrbio relativamente homogêneo vem sendo cada vez mais diferenciado, tornando-se mais parecido com o velho núcleo urbano. Numa reviravolta quase oximorônica, o subúrbio está sendo crescentemente urbanizado enquanto a metrópole monocêntrica moderna se metamorfoseia em uma cidade regional policêntrica, abrangendo uma rede amplamente distribuída de aglomerações de variados tamanhos – uma nova geografia urbana (SOJA, 2013, p. 153-154).

Conforme aumenta o grau de densidade, deixam de existir as singularidades que caracterizavam espaços contrastantes ou antagônicos, como são as dicotomias urbano-suburbano e urbano-rural. Perante o exposto, a concepção de urbanização regional deriva do exercício interpretativo específico de um espaço em transição, além desta, temos atualmente uma pluralidade de denominações e conceitos provenientes de estudos e observações para elucidar a questão da trajetória metropolitana em tela. Dentre essas podemos citar a metropolização do espaço, cidade-região, metápolis, exópolis, cidade dispersa e outras (LENCIONI, 2017a). Não temos a intenção de dissecar cada uma dessas denominações,

todavia, estas trazem consigo um conjunto de acepções acerca de um fato indiscutível, estamos diante de um momento no qual o fenômeno urbano se encontra em manifesto estado de transição, necessitando que se leve a escrutínio seus processos e escalas de abrangência.

Lencioni (2017a) oferece-nos uma síntese sobre urbanização regional policêntrica (figura 4), tendo como base a evolução das cidades de Lefebvre. É interessante observar que o conteúdo de transformação indicado tanto na perspectiva da urbanização regional policêntrica quanto outras, acima mencionadas, tem a perspectiva do conceito de região como base. Por esse ângulo, torna-se imprescindível analisar que tipos de fenômenos podem exemplificar a configuração de uma nova área de integração e coesão. A fim de contribuir para esse novo olhar sobre o urbano a partir do objeto aqui delimitado, concentraremos esforços em abordar um processo flagrante nesse contexto que consideramos de grande valia em nossa pesquisa que concerne à metropolização do espaço.

Figura 4: A urbanização regional policêntrica



Fonte: LENCIONI (2017a).

### 1.3 A natureza da metropolização do espaço

A atual conjuntura da dinâmica socioespacial capitaneada pelos desdobramentos do processo de globalização desloca o sentido da palavra metrópole, no modo como há bastante tempo é empregada, para algo novo. O significado original adotado nos princípios da urbanização, doravante com o advento da atividade industrial, tem relação com o que se entende por uma cidade matriz ou cidade-mãe caracterizada pela concentração das atividades econômicas, de população e dos fluxos. Tradicionalmente, portanto, é possível compreender o sentido da ação de metropolizar como aquilo que corresponde à formação de metrópoles,

porém, na era da transição metropolitana adquire uma nova roupagem (LENCIONI, 2017a). Tal mudança é indicada por Lencioni (2013) pela metropolização do espaço, que consiste em um processo que transforma profundamente o território.

A bem da verdade, não se trata de uma simples transformação, mas de uma verdadeira **metamorfose**, pois implica em profundas alterações, quer das formas, como de estrutura e natureza. Daí, melhor o uso da expressão metamorfose do que do uso da palavra transformação. Em suma, a metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que metamorfoseia o território (LENCIONI, 2013, p. 17, grifo nosso).

Essa metamorfose indicada pela autora ganha corpo a partir dos processos que estão no núcleo do processo de globalização, dessa maneira:

Cabe salientar que esse processo é imanente ao processo de globalização, ou seja, faz parte constitutiva dele, embora não se restrinja a essa fase do capitalismo. Fase essa, que fez com que o mundo se constituísse, como nunca antes, num único espaço social regido por uma dinâmica de expansão crescente das relações sociais capitalistas em escala planetária e, ao mesmo tempo, de intensificação dessas relações (LENCIONI, 2013, p. 17).

Em conformidade, Ascher (2010) define metropolização como:

A busca da concentração de riquezas humanas e materiais nas aglomerações mais importantes. É um processo constatado em todos os países em desenvolvimento, mesmo assumindo formas diversas com especificidades regionais e nacionais; resulta principalmente da globalização e do aprofundamento da divisão do trabalho em escala mundial, que tornam necessárias e mais competitivas as aglomerações capazes de oferecer um mercado de trabalho mais amplo e diversificado, a presença de serviços de altíssimo nível, um grande número de equipamentos e de infraestrutura, e boas conexões internacionais. [...] A metropolização, como ocorreu com o crescimento das cidades, apoia-se no desenvolvimento dos meios de transporte de estocagem de bens, de informações e de pessoas e nas tecnologias que potencializam seu rendimento (ASCHER, 2010, p. 62-63).

O processo de metropolização, como sinalizado pela autora, não se limita ao momento atual, pois fora bem explorada pelo geógrafo francês Bernard Kayser<sup>25</sup> ao discutir as diferenças entre cidade e campo (LENCIONI, 2013). No entanto, ganha status de conceito, passando a ser central nas reflexões sobre o urbano, a partir da década de 1990 ao servir de instrumento de reflexão acerca da influência das dinâmicas da metrópole para além dos seus limites. Segundo Ascher (1995), conforme citado por Lencioni (2020, p. 33), “metropolização se constitui num fenômeno que diz respeito ao funcionamento cotidiano das grandes

---

<sup>25</sup> De acordo com Lencioni (2013), o autor citado explorou a expressão metropolização para diferenciar espaços metropolizados e espaços não metropolizados. Segundo ele, áreas que exprimiam atributos urbanos, como grande densidade demográfica e fluxos intensos de pessoas, mercadorias e capitais eram considerados metropolizados; por outro lado, aqueles espaços onde essas qualidades se encontram em densidades menores eram qualificados como não metropolizados.

aglomerações, das cidades e pequenas cidades mais distantes e que engendra morfologias urbanas de tipos novos”.

A metropolização do espaço se constitui como um novo paradigma, ou seja, denota ruptura com a urbanização concentrada, pois encontra no processo de globalização os meios para estender elementos da natureza metropolitana para outros espaços contínuos, descontínuos, incluindo espaços naturais (LENCIONI, 2020).

O fato indiscutível é que há uma mudança paradigmática na história da urbanização. Não se trata de qualquer mudança, mas de uma transição que orienta o processo em desenvolvimento. Essa mudança é parte constitutiva, ou seja, está contida e é imanente às transformações profundas relacionadas à reestruturação do capitalismo com tudo que já foi sobejamente discutido, como a globalização, as políticas neoliberais, a desregulamentação, a crise do fordismo e o desenvolvimento do sistema flexível de produção, o grande desenvolvimento do setor imobiliário, a financeirização da economia, o crescimento espantoso do capital fictício, a emergência de uma sociedade do espetáculo (LENCIONI, 2017b, p. 151).

Essa nova concepção de desenvolvimento urbano na qual consiste em uma espécie de irradiação dos diversos componentes das múltiplas dimensões sociais, que, grosso modo, tem as metrópoles como principal foco de reprodução, encontra congruência com a ideia de urbanização regional. Soja (2013) diz que, em contraposição à urbanização metropolitana monocêntrica<sup>26</sup>, a tendência à urbanização regional tem como cerne a formação de múltiplas centralidades, em outros termos, a partir da constituição das metrópoles e de suas respectivas regiões metropolitanas forma-se uma grande região policêntrica. Concebemos que o adensamento de população, atividades econômicas e de serviços, aspectos culturais, dentre outros, contribui para o alargamento da influência metropolitana sobre outros espaços, próximos ou não, formando uma grande área de coesão, integradas fundamentalmente pelas redes técnico-informacionais.

De maneira mais sintética podemos dizer que, em geral, o processo de metropolização imprime características metropolitanas ao espaço, transformando as estruturas preexistentes, independentemente desses espaços serem ou não metrópoles. Isso significa dizer que o processo de metropolização pode incidir sobre espaços metropolitanos ou não, conforme apontou Ascher, 1998. Além disso, esse processo engendra morfologias urbanas com características específicas, se constituindo num fenômeno multiforme e contraditório que, no caso das grandes cidades faz com que elas se curvem aos fenômenos de dilatação, aumento e diversificação das mobilidades (PINÇON, 2012). Acresce-se ainda, que a metropolização se constitui num processo proteiforme e relacionado aos fenômenos de reurbanização, redensificação e de gentrificação... e expressa, além do mais, um novo ciclo urbano (LEVY, 1997), caracterizado pela crise e marcado por contradições, conflitos e violência (BASSAND, 2001). No dizer de Jean Paul Volle (1996), a metropolização se constitui num dos principais elementos para a

---

<sup>26</sup> Processo indutor da formação das metrópoles e da centralidade destas.

periodização da modernidade. O processo de metropolização se constitui, assim, numa determinação histórica dos dias atuais (LENCIONI, 2013, p. 22-23).

Nesse contexto, as reflexões de Ferreira, Rua e de Mattos (2015) emergem com uma valiosa contribuição para a abordagem desta questão. Os mencionados autores não apenas discutem, mas também aprofundam a compreensão ao afirmar que:

A metropolização incorpora algumas características anteriores e desenvolve outras. Trata-se, por exemplo, como nos lembrou Sandra Lencioni, da grande intensidade de fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, do crescimento das atividades de serviços e de cada vez maior demanda do trabalho imaterial, da concentração de atividades de gestão e administração, da cada vez maior utilização de tecnologias de informação e comunicação, da grande variedade de atividades econômicas com maior concentração de serviços de ordem superior, da exacerbação da associação entre o capital financeiro, promotores imobiliários e da indústria da construção, da produção de um modo de viver e de consumo que se espelha no perfil da metrópole. A metropolização do espaço não se restringe, pois às regiões metropolitanas, já que incorpora as cidades médias, as pequenas e o chamado “mundo” rural, hoje muito transformado e incorporando urbanidades. A dinâmica do processo de metropolização tem contribuído para a transformação do mercado do solo urbano que passa por uma intensa valorização [...] Percebe-se, então, a importância da propriedade privada do solo como “condição indispensável à produção imobiliária formal” (FERREIRA et. al., 2015, p. 16-17).

Os estudos de Brenner (2018) oferecem uma contribuição significativa para a compreensão dos rumos da urbanização contemporânea, especialmente ao introduzir a noção de urbanização planetária. De forma sintética, esse conceito refere-se ao espraiamento das dinâmicas características das grandes metrópoles, particularmente aquelas vinculadas às formas capitalistas de produção, para cidades médias, pequenas, áreas rurais e até mesmo espaços naturais. O autor distingue dois padrões de urbanização: a urbanização concentrada, marcada pela formação de espaços de aglomeração densa, como metrópoles e megalópoles; e a urbanização extensiva, que corresponde à difusão das lógicas observadas nos espaços concentrados para localidades externas a eles, impulsionada por dinâmicas econômicas que abrangem desde a produção até as atividades do capital financeiro.

Acreditamos que a distinção entre a urbanização concentrada e a urbanização extensiva possa fornecer uma base analítica frutífera para gerar novos conceitos às geografias urbanas que estão experimentando um processo de rápida mutação. Também pode oferecer uma perspectiva na qual seja possível explorar mais a contento a hipótese clássica de Lefebvre sobre uma revolução urbana, tanto em termos históricos como contemporâneos (BRENNER, 2018, p. 250).

O processo de urbanização extensiva destacado pelo autor introduz a formação de paisagens operacionais como resultado da incorporação de novos espaços à dinâmica urbana, para o autor:

as paisagens operacionais da urbanização extensiva estão cada vez mais sistematicamente privatizadas, industrializadas, infraestruturadas, financiadas, interligadas e geridas para fins funcionais específicos dentro das divisões espaciais do trabalho e das ecologias geopolíticas tão peculiares ao processo de urbanização planetária em rápida evolução (BRENNER, 2018, p. 251).

Essa noção apresenta uma forte correspondência com a ideia de metropolização do espaço, uma vez que ambas indicam que o fenômeno urbano contemporâneo tem assumido novas nuances. Tal perspectiva demanda uma revisão nas abordagens de investigação sobre como o fenômeno urbano se conforma, adaptando-se às novas dinâmicas de produção e acumulação de capital.

Na esteira da reestruturação do capital, a valorização do espaço como um produto a ser incorporado ao processo de acumulação surge como possibilidade de dar sobrevida ao capitalismo recente, porém, como nos lembra Lencioni (2017a), não é a única. Nesse quadro, Carlos (2013), ao afirmar que no decorrer dos anos e, especialmente nos dias de hoje, o espaço é apropriado e produzido prioritariamente através das relações de troca, levanta o questionamento de que a metrópole – e, a nosso ver, o processo de metropolização – desponta como palco da realização desse novo ciclo de reprodução do capital. Em consonância, Lencioni (2015, p. 38) sustenta:

É nesse sentido que afirmamos que a lógica do capital sob a hegemonia do capital financeiro e da metropolização do espaço é hegemônica. Paira sobre tudo, como um manto, sobre espaços metropolitanos ou não. Paira sobre o que aparece gritante, mas paira também, sobre o que não é, pois a ausência não significa estar à margem, significa estar presente de forma ausente. Mas, convém chamar atenção para um aspecto: a lógica do capital não é homogênea, possui ritmos e intensidades diferentes, incidindo de forma densa ou rarefeita nos territórios e, até mesmo, se colocando ausente, produzindo descontinuidades. Por isso, o espaço que tende à crescente homogeneização apresenta-se fragmentado. Essa homogeneização do espaço e sua fragmentação se veem acompanhadas de hierarquia entre os lugares quer herdadas ou redimensionadas.

No trecho referido acima, a autora chama atenção para a tríade analítica homogeneização, fragmentação e hierarquização, localizada no pensamento de Lefebvre, para revelar a origem teórica dessa concepção. Mais do que um processo de aglutinação exercido pela metrópole, é preciso compreender a metropolização como um processo que imprime características metropolitanas aos espaços, tendo esses proximidade ou não com a metrópole. Nesse sentido, essa é a concepção de metropolização que utilizaremos para analisar nosso recorte geográfico.

A respeito da homogeneização, não é de se surpreender a semelhança existente entre as metrópoles nas suas paisagens, arquiteturas e as formas de produção do espaço. Guardados

os devidos contextos históricos e sociais, é notável que grandes metrópoles, cidades médias e outros tipos de espaços se assemelhem cada vez mais à medida que são agregados a um mesmo arranjo produtivo. Simultaneamente, esse espaço homogêneo também é marcadamente fragmentado, porque expressa a diferença entre, por exemplo, condomínios de luxo, favelas, espaços de lazer, dentre outros. Isso significa que a lógica atual de produção do espaço, que é homogeneizadora, atua com base na fragmentação fazendo com que espaços de cidades não metropolitanas reproduzam a desigualdade flagrante nos grandes centros. Nesse bojo, a sociedade capitalista, que é organizada de maneira hierárquica, também é refletida no espaço, pois apesar do fato de que a inserção de certos lugares no processo de globalização possa dar-lhes certa autonomia – o que de fato pode ocorrer –, persiste a posição de cidades de grande porte como polos de poder em vista de se assumirem como grandes centros de gestão econômica, política e cultural.

Estrutura, forma e função constituem outra tríade importante para análise. Ao se referir a processos de transição, ora econômica, ora urbana, como estamos fazendo aqui nessa tese, é bastante comum nos referirmos a esses fenômenos como reestruturação. Lencioni (2017a) sugere que esse tipo de raciocínio leva-nos a pensar na substituição de uma estrutura anterior por uma nova, como se as estruturas fossem algo fixo e estável. Entretanto, a geógrafa enfatiza que a estrutura de uma metrópole não tem estabilidade, estando constantemente em movimento que pode passar por épocas de equilíbrio e desequilíbrio, ou seja, um constante fazer e refazer intrínseco às formas capitalistas de acumulação, configurando a sequência estruturação-desestruturação-reestruturação.

Função e forma complementam o reconhecimento da estrutura. À medida que certos signos metropolitanos aumentam seu alcance territorial, podem modificar a função e a forma do espaço. Nessa direção, locais que apresentavam característica produtiva podem ter sua função convertida para setor financeiro, serviços e quaisquer outras atividades. Paralelamente, essa mudança pode trazer transformações na forma, na paisagem desses lugares. Observar o que está no campo daquilo que é visível pode nos trazer resultados importantes, porém é necessário fazer uma análise conjunta com função e estrutura para enxergar o teor de metamorfose que se anuncia.

Muitas áreas da metrópole apresentam as mesmas funções pretéritas, enquanto outras se refuncionalizam. O que vale reter é que, repetindo, a ênfase ora num termo ora noutro é necessária, mas o problema surge quando, ao se privilegiar um dos termos, esquece-se a relação com os demais, podendo, conseqüentemente, afetar a compreensão da metamorfose dos processos espaciais, que exige uma visão que permita compreender a totalidade. Por exemplo, na análise da forma da região pode-

se ver as alterações nas diversas funções das cidades e as novas tensões que surgem em função de uma nova hierarquia urbana que se impõe (LENCIONI, 2017a, p. 35).

Essas duas tríades apresentadas – homogeneização, fragmentação e hierarquização; forma, função e estrutura – contribuem para o exercício metodológico para nos auxiliar a distinguir o modo como a metropolização vem se desenvolvendo. Paralelamente a isso, na mesma obra, Lencioni (2017a) demonstra oito características da metamorfose social e espacial que consistem no contemporâneo processo de metropolização.

Primeiramente, indica que seu núcleo é a urbanização. Não se trata apenas da transformação de áreas rurais em urbanas, algo que pode reforçar a preexistente dicotomia. Significa apurar de que maneira outros espaços se inserem nessa urbanização metropolitana em curso. Por exemplo, em áreas rurais, pode-se investigar a forma como este tipo de espaço vem se reformulando ao imprimir características metropolitanas no seu movimento. Em segundo lugar, trata-se de um processo que, contrário à urbanização concentrada e monocêntrica, seus limites são dinâmicos e difusos, dando margem à formação de uma região de ampla escala territorial a partir de processos de dispersão e geração de múltiplas centralidades. Um terceiro aspecto diz respeito à já mencionada fragmentação do espaço, que pode remeter tanto a uma diversidade de funções que o espaço pode cumprir, quanto às tensões geradas pela segregação espacial. Em quarto lugar, está a questão da hierarquia urbana no que diz respeito à manutenção de antigas relações ou o surgimento de novas interações. Em quinto, temos a questão da intensidade de polinucleação, seja das áreas conurbadas ou do estabelecimento de múltiplas redes de fluxos. A sexta característica se relaciona ao acompanhamento do esvaziamento demográfico da cidade central, conjugado à expansão populacional e de ambiente construído de outros municípios da região. Em sétimo está a redefinição das cidades menores dessa região e o grau de interação com as novas centralidades em formação. E, por fim, a oitava concerne à intensidade dos movimentos pendulares e a configuração de uma rede de fluxos no bojo da região.

Diante do que até aqui foi exposto e do nosso desafio nessa pesquisa, indicamos esta como nossa base teórica e metodológica. O intuito é empreender esforços para diagnosticar a possibilidade de associar os processos que agem na redefinição das cidades médias articulados com a metropolização do espaço. Nosso objeto de análise é a cidade de Cabo Frio – RJ, município situado na região das Baixadas Litorâneas, dentro do seu contexto socioespacial recente de estruturação urbana.

Consideramos que há convergência entre os pontos delimitados por Corrêa (2007), Sposito et. al. (2007) e Sposito (2007) acerca dos tópicos e categorias para a (re)definição de cidades médias e sua reflexão em torno dos rearranjos que estes tipos de cidade vêm adquirindo nos últimos anos; e também da concepção de transição, mediante ruptura, para um processo de urbanização em que as operações dos agentes produtores do espaço alcançam escalas mais amplas, marcado pelo conceito de metropolização do espaço notado por Lencioni (2013, 2015, 2017a, 2017b, 2020).

Diante do panorama teórico apresentado até o momento, nos próximos capítulos, nossa investigação se voltará para a contextualização histórica da cidade. Especificamente, passando rapidamente por sua gênese para que seja possível visualizar as transformações da cidade em relação às transições econômicas que se sucederam para, assim, possamos dar ênfase a partir da primeira década dos anos 2000. Direcionaremos nossa atenção à identificação de novos processos que possam conferir à cidade um novo papel regional. Simultaneamente, procederemos à análise para averiguar se a metropolização do espaço se configura como um elemento apropriado para enquadrá-la dentro da categoria urbana de cidade média.

## **2 O CONTEXTO SOCIOESPACIAL DE CABO FRIO**

Este capítulo tem como objetivo contextualizar o nosso recorte espacial, a cidade de Cabo Frio, e, nesse exercício, buscar evidências que indiquem consonância entre os aspectos selecionados nos dois primeiros objetivos específicos desse trabalho com a base teórica selecionada como referência. No primeiro momento, nossa abordagem iniciará fornecendo informações circunscritas à localização do município dentro da organização regional estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; seguido pela apresentação de dados relativos ao comportamento dos índices de evolução demográfica dessa cidade em comparação com o município do Rio de Janeiro, metrópole contida na Região de Influência (IBGE), e com algumas regiões metropolitanas brasileiras. Na sequência, apresentaremos um panorama sócio histórico e socioespacial da cidade, com propósito de localizar no tempo e no espaço como aconteceram as formas de apropriação do território em conjunto com os arranjos produtivos, bem como suas transições, que permitiram com que Cabo Frio chegasse ao estágio atual de urbanização e de organização do seu espaço.

### **2.1 Localização de Cabo Frio, contexto regional e desmembramentos territoriais**

O município de Cabo Frio, localizado no litoral do estado do Rio de Janeiro, banhado pelo Oceano Atlântico, recebe tal alcunha devido à confluência de características naturais específicas do local. Pelo recorte geográfico do litoral brasileiro, situa-se numa área que há um avanço do continente sobre o mar, especificamente a partir desse ponto o sentido litorâneo passa a se orientar a leste, configurando o que geologicamente denomina-se como cabo. A baixa altitude (em média, 4 metros acima do nível do mar) associada à essa configuração natural possibilita um grande aporte de ventos predominantemente vindos do sentido nordeste (mais secos) e de sudoeste (mais úmidos). Esse é um dos fatores que contribui para o baixo índice pluviométrico existente, sendo uma das cidades mais secas do estado. Há também, em virtude da posição geográfica e das circulações atmosférica e marítima, o fenômeno da ressurgência, que corresponde à emersão das águas frias – que, em geral circulam nas zonas mais profundas do oceano – que trazem nutrientes do fundo para a superfície do mar,

enriquecendo, assim, a fauna marinha local. Todo esse aglomerado de características naturais que acabamos de descrever propiciou a formação de belas paisagens naturais onde há um grande predomínio de dunas, restingas, mangues e praias de areias brancas banhadas por águas cristalinas que oscilam entre o verde e o azul no decorrer do ano.

No que se refere à regionalização que inclui Cabo Frio, é relevante considerar a constatação das interações entre as cidades brasileiras, com base nos resultados dos últimos Censos. Em 2017, o IBGE apresentou uma nova proposta de regionalização do Brasil, estruturada com base nas redes de cidades e organizada em dois tipos principais de regiões geográficas: Regiões Geográficas Intermediárias e Regiões Geográficas Imediatas. Sobre essas categorias, o IBGE destaca:

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.

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).

O objetivo dessa nova regionalização corresponde à tentativa de esboçar um quadro regional que expresse coerência entre elementos de diferenciação entre as unidades territoriais constitutivas de cada região – a respeito, a questão do tamanho demográfico, quantidade de municípios e centralidade – e, que, paralelamente, evidencie as articulações intra e extra regionais. Tendo em vista a proposta que traçamos nesse trabalho, que consiste em lançar um olhar sobre as redefinições e os novos papéis das cidades médias associadas ao processo de metropolização do espaço, parece-nos de grande potência esse tipo de divisão regional.

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).

Nessa proposta, o Estado do Rio de Janeiro é formado 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

O município 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 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 (LOUZADA, 2018).

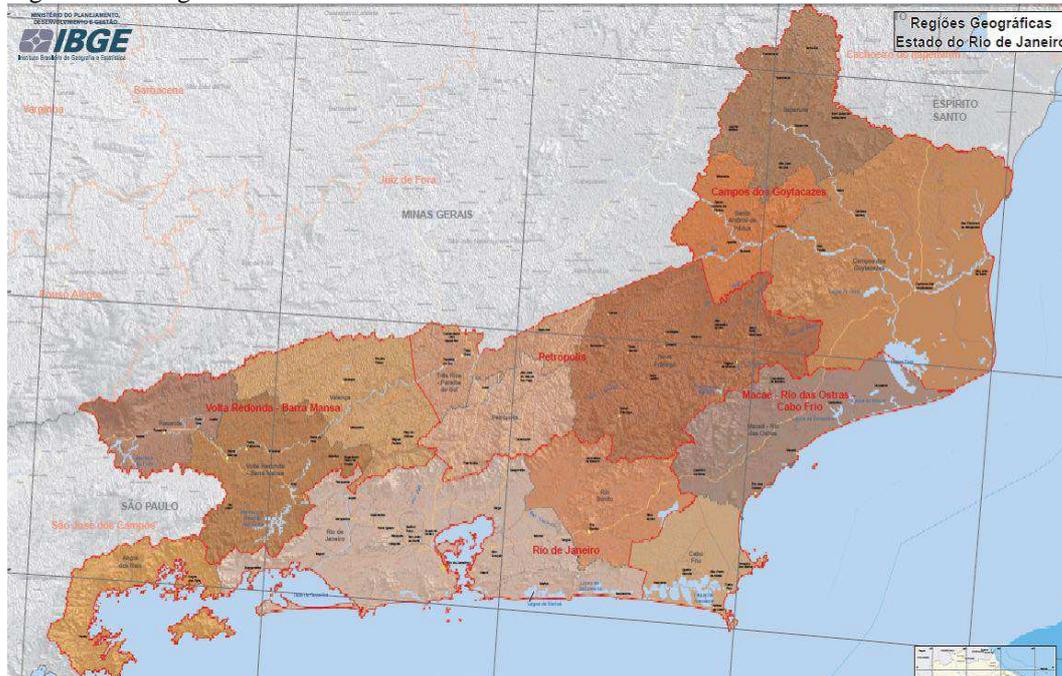
Simultaneamente, Cabo Frio caracteriza uma Região Imediata (micro), composta por seis municípios<sup>27</sup> locais – com os quais estabelece relações intensas, principalmente relacionadas ao consumo e prestação de serviços – correspondendo, grosso modo à antiga microrregião, e parte da Região de Governo, das Baixadas Litorâneas.

Após essa contextualização geográfica de Cabo Frio, fundamentada na classificação oficial do IBGE que a posiciona nas regiões geográficas imediata e intermediária do estado do Rio de Janeiro (figuras 5 e 6), torna-se pertinente aprofundar a análise de seu processo histórico de constituição.

---

<sup>27</sup> Os municípios componentes dessa região são: Cabo Frio, São Pedro D'Aldeia, Arraial do Cabo, Armação dos Búzios, Iguaba Grande e Araruama.

Figura 5: As Regiões Intermediárias e Imediatas do estado do Rio de Janeiro



Fonte: IBGE, 2017.

Figura 6: A Região Imediata de Cabo Frio e a Região Intermediária Macaé – Rio das Ostras – Cabo Frio



Fonte: IBGE, 2017.

Fundada em 1615 pela coroa portuguesa, Cabo Frio destaca-se não apenas por sua localização estratégica, mas também por sua relevância histórica, sendo reconhecida como a

sétima cidade mais antiga do Brasil. Naquele contexto, devido ao ainda inicial processo de colonização e, principalmente, ao conflito envolvendo os portugueses e as tentativas de domínio territorial por parte de holandeses e franceses, foi promovida à condição de cidade de maneira urgente e estratégica (MELO, 2009). Sua área comportava uma grande dimensão territorial na qual continha outros municípios que hoje em dia compõe a sua região de influência imediata. De acordo com Christovão (2011, p. 31), “até ser incorporada pela Capitania do Rio de Janeiro em 1749, a Capitania de Cabo Frio estendia-se da foz do Rio Macaé até Ponta Negra, na atual divisa entre os municípios de Saquarema e Maricá”. Sobre o processo de desmembramento, temos que:

Essa enorme dimensão é característica do tipo de ocupação e colonização a que o Brasil foi submetido. Já o desmembramento desse território se dá a partir de um projeto de Estado em que os limites dessas Capitanias – Províncias quando o processo se inicia – começam a ser modificados. Isso se dá, sobretudo, a partir de 1840 em função das políticas que visavam um maior controle do território por parte do poder central (CHRISTOVÃO, 2011, p. 31).

Ao longo das diferentes escalas espaciais originadas por desmembramentos em vilas, aldeias, arraiais e outras unidades, desde a época das capitanias hereditárias até o período contemporâneo, é possível identificar um elemento comum: o papel de centralidade local exercido por Cabo Frio. Essa centralidade, presente em estágios históricos anteriores e ainda perceptível atualmente, pode ser analisada a partir dos desmembramentos do município.

Conforme ilustrado pela imagem abaixo (figura 6), que apresenta os desmembramentos de Cabo Frio em comparação com mapas recentes dos recortes regionais, observa-se que, desde sua formação histórica, Cabo Frio se constituía como o centro de uma extensa área territorial. Essa configuração, definida pelos colonizadores, abrangia grande parte do litoral norte do atual estado do Rio de Janeiro.

Nos capítulos e seções seguintes deste trabalho, será dedicado maior enfoque à relação entre Cabo Frio e sua centralidade, considerando os elementos selecionados para a análise de cidades médias e os desmembramentos originados de seu território. Desde sua fundação, Cabo Frio já apresentava características que a posicionavam como núcleo estratégico, desempenhando um papel central em uma extensa região que abrangia boa parte do litoral norte do atual estado do Rio de Janeiro. Essa centralidade, perceptível tanto no processo histórico de formação da região quanto na atualidade, é evidenciada pelos sucessivos desmembramentos municipais que se deram a partir de seu território.



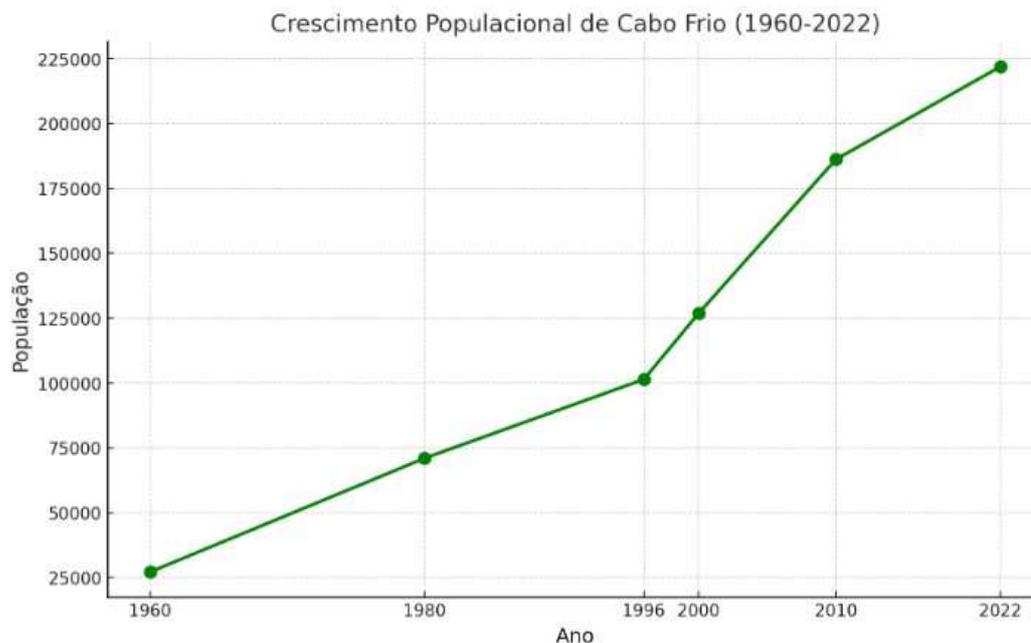
sustentação à nova economia. A fragmentação do espaço da cidade ganhava contornos mais complexos à medida que novos eixos de urbanização foram promovidos além daqueles adjacentes aos balneários turísticos. Christovão (2011), ao debater os estudos para o planejamento municipal, destaca a indução de dois polos de urbanização, um de caráter mais popular a partir do bairro de São Cristóvão, e outro de caráter turístico, tendo os bairros da Ogiva e Portinho como referência.

As décadas subsequentes foram marcadas por um expressivo crescimento da população residente. Conforme Davidovich (2002), o salto demográfico de 70.955 habitantes na década de 1980 para 101.401 em 1996, representou uma taxa de crescimento anual de 2,26%. Entre 1996 e 2000, o crescimento populacional foi ainda mais acentuado, com uma média anual de 5,77% — uma das mais elevadas tanto no estado quanto no âmbito nacional —, elevando a população de Cabo Frio para 126.894 habitantes. Atualmente, de acordo com dados do Censo 2022, o tamanho demográfico de Cabo Frio é de 221.987 habitantes. Esses números são cruciais para compreender como o turismo litorâneo, juntamente com as atividades associadas, especialmente no setor de comércio e serviços, contribuiu para o aumento populacional ao gerar uma maior demanda por mão de obra.

O gráfico 1 demonstra como a transição das atividades econômicas fundamentais na fundação de Cabo Frio para uma lógica voltada ao turismo contribuiu para seu expressivo crescimento demográfico. O ponto de partida é a década de 1960, período marcado pela instalação de infraestruturas voltadas ao desenvolvimento do turismo, fruto da atuação de agentes imobiliários em parceria com políticas públicas municipais. Esse processo também estendeu a lógica turística a outros espaços da cidade, como a Praia do Forte. Atualmente, observa-se que as bases econômicas de Cabo Frio estão solidamente estruturadas nesse setor.

Segundo os dados do último Censo (IBGE), no ranking de população municipal, Cabo Frio está posicionada na 14ª colocação no estado do Rio de Janeiro, 70ª colocação na região Sudeste, 142ª colocação no Brasil e na 1ª colocação na sua região imediata. Ainda, de acordo com a instituição, o incremento populacional registrado entre 2010 e 2022 corresponde a um aumento de 19,18% na sua taxa de crescimento, sendo mais alto em termos percentuais do que aqueles registrados na metrópole. Aliás, todos os municípios da região das Baixadas Litorâneas apresentaram dados positivos neste quesito.

Gráfico 1: Crescimento populacional de Cabo Frio



Nota Censo Demográfico de 1960 (IBGE), Censo Demográfico 2010 (IBGE), Censo Demográfico 2022 e Davidovich (2002).

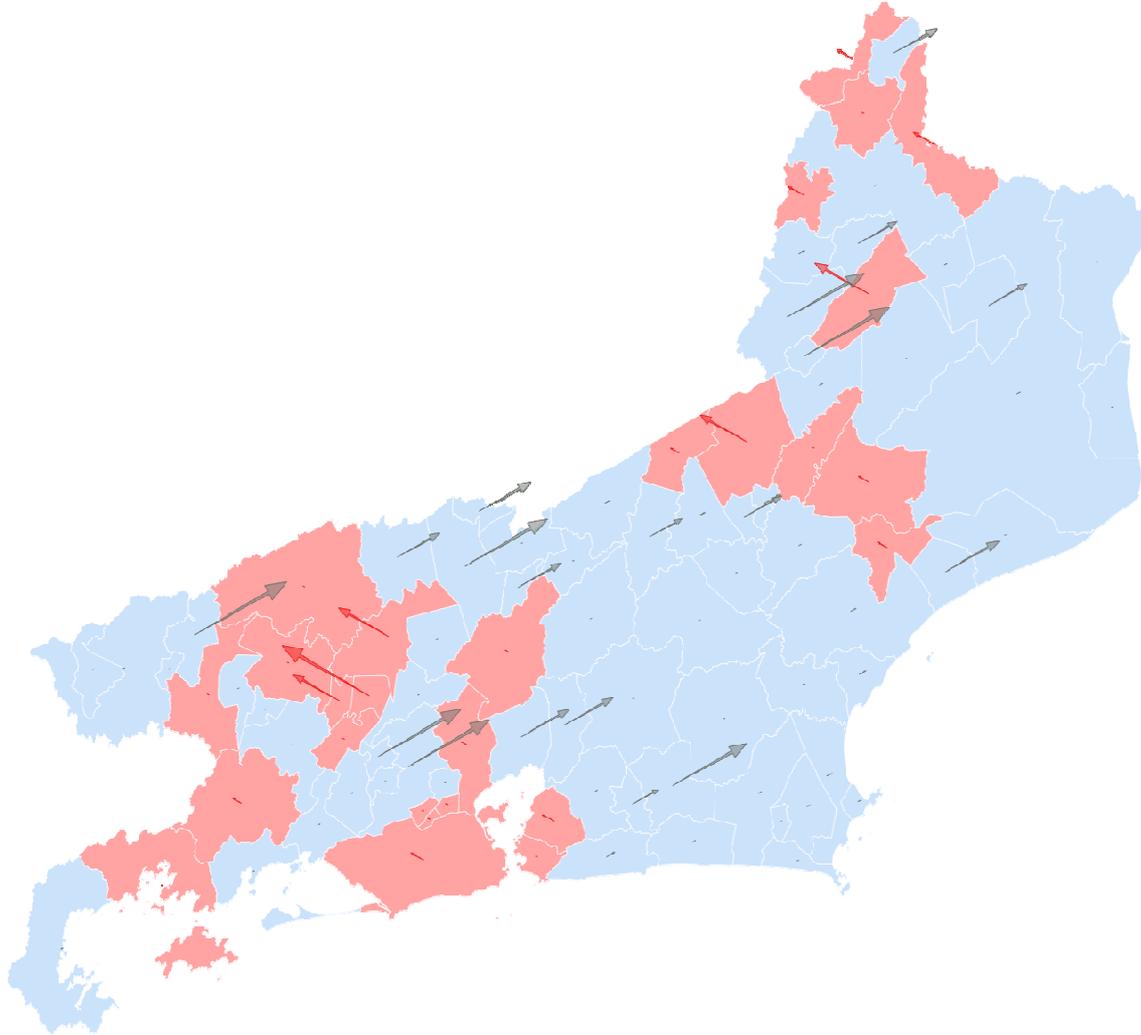
Fonte: O autor, 2024.

Esses dados corroboram a ideia de que, atualmente, as metrópoles se configuram como espaços que, em certa medida, apresentam volumes relativamente consideráveis de desconcentração populacional. Nesse sentido, ao contrário do período em que atuavam como centros de atração de fluxos demográficos, devido ao seu papel como polos industriais que atraíam pessoas em busca de emprego, o processo de desconcentração do setor produtivo pode ter contribuído para o redirecionamento desses fluxos para as cidades do interior. Nesse contexto, as cidades médias, especialmente o nosso recorte geográfico, emergem como destinos de tais movimentações populacionais.

A figura 8 ilustra os percentuais dos municípios fluminenses que apresentaram variações em relação aos dados dos censos de 2010 e de 2022, com os municípios em azul indicando taxas positivas e os municípios em vermelho mostrando taxas negativas. O município do Rio de Janeiro, por exemplo, apresenta uma taxa negativa de -1,72% no seu crescimento populacional, embora tenha registrado um aumento de 109.023 habitantes, o que revela um certo arrefecimento no seu crescimento demográfico. Contudo, conforme destaca Carlos (2015), no contexto do capitalismo atual, à medida que a metrópole experimenta a desconcentração do setor produtivo, ela se fortalece ao concentrar o capital. Esse fenômeno, como será discutido no capítulo seguinte, está em consonância com os resultados da pesquisa,

que indicam que grande parte do capital imobiliário atuante em Cabo Frio provém da capital fluminense.

Figura 8: Aumento e redução da população no Estado do Rio de Janeiro (2010 – 2022)



Fonte: G1, 2022.

### 2.3 A formação socioespacial de Cabo Frio: histórico e atividades econômicas

Como já dissemos, a partir do assentamento das bases coloniais na região que passara a ter Cabo Frio como cidade principal, iniciou-se um processo de ocupação e povoamento por parte da colônia portuguesa para preservar o território recém dominado.

Suas terras despertavam interesse de ordem estratégica dada a riqueza em reservas de pau-brasil, matéria-prima bastante explorada pelos portugueses desde os primeiros anos da

fundação, e, também, pela presença do canal do Itajurú, que faz ligação entre o Oceano Atlântico à Lagoa de Araruama<sup>30</sup>, elemento que estabelecia ligação com áreas interioranas dessa região, ricas na cobiçada madeira (MELO, 2009).

No próprio auto de fundação da cidade tal importância se vê descrita, exaltando não só o acesso facilitado, mas ainda a característica única que o mesmo imprimia naquele sítio, pois não havia outra barra próxima onde se pudesse carregar navios com segurança face ao agito do mar e ao combate de inimigos. Por conta de sua valorização, pode-se apontar o entulhamento da entrada do canal com o propósito de se evitar o acesso de embarcações clandestinas à lagoa de Araruama, às terras interioranas e às matas de pau-brasil como a primeira de várias ações governamentais que aconteceriam nos séculos seguintes (MELO, 2009, p. 24-25).

Um exercício importante a se fazer, quando se analisa historicamente um determinado fenômeno ou objeto, é considerar os componentes da estrutura social que organizava, nesse caso, o espaço da cidade em tela. O ainda incipiente processo de colonização local, que ocupava-se das funções de salvaguarda e extração de madeira, tinha a orla marítima e o canal do Itajurú como eixos principais de fluxo no bojo de um modelo socioeconômico fundamentado na navegação. Nesse sentido, numa sociedade em formação cujo motor econômico de seu funcionamento girava em torno de atividades que tinham o mar como substrato, era de extrema importância que o sítio urbano no qual se assentou fosse estabelecido nas suas adjacências.

No ano de 1616, um ano após sua fundação, inicia-se a construção do primeiro povoado de Cabo Frio, onde atualmente existe o bairro da Passagem, em um ponto localizado estrategicamente entre o canal e o Forte São Mateus<sup>31</sup>. Esse primeiro núcleo ganha maiores proporções, em termos de crescimento espacial, e um segundo começa a surgir a partir do início da exploração do sal, ainda nos idos do século XVII, quando são edificadas a Câmara Municipal e a igreja matriz de Nossa Senhora da Assunção (MELO, 2009). Para Cunha (2004), a formação de novos núcleos urbanos era motivada pela implementação de novas construções e formação de um ambiente urbano mais salubre, o que já sinalizava um desdobramento da exploração do sal, e não mais a proteção contra invasores. A economia do sal passava a se agregar às atividades extrativas pioneiras e introduzia relações produtivas de

---

<sup>30</sup> Na verdade, trata-se de uma laguna porque é um corpo d'água localizado no interior do continente que faz comunicação com o mar, porém é comumente chamada de lagoa. É importante mencionar que esta é a maior laguna hipersalina do mundo.

<sup>31</sup> Construção histórica portuguesa do século XVII, o Forte São Matheus cumpria um objetivo militar, defendendo a cidade de invasões francesas e holandesas e assegurando a extração de recursos naturais como pau-brasil para os portugueses. Foi construído em pedra e argamassa, utilizando cal e óleo de baleia. Extraído de <https://turismo.cabofrio.rj.gov.br/forte-sao-matheus-2/>.

cunho industrial, ainda que de maneira incipiente, no município. A figura 9 demonstra os primeiros núcleos urbanos que se formaram no território de cabo-friense.

Figura 9: Planta dos primeiros núcleos urbanos de Cabo Frio



Fonte: Melo, 2009, sobre planta da Mapoteca do Serviço Geográfico do Exército.

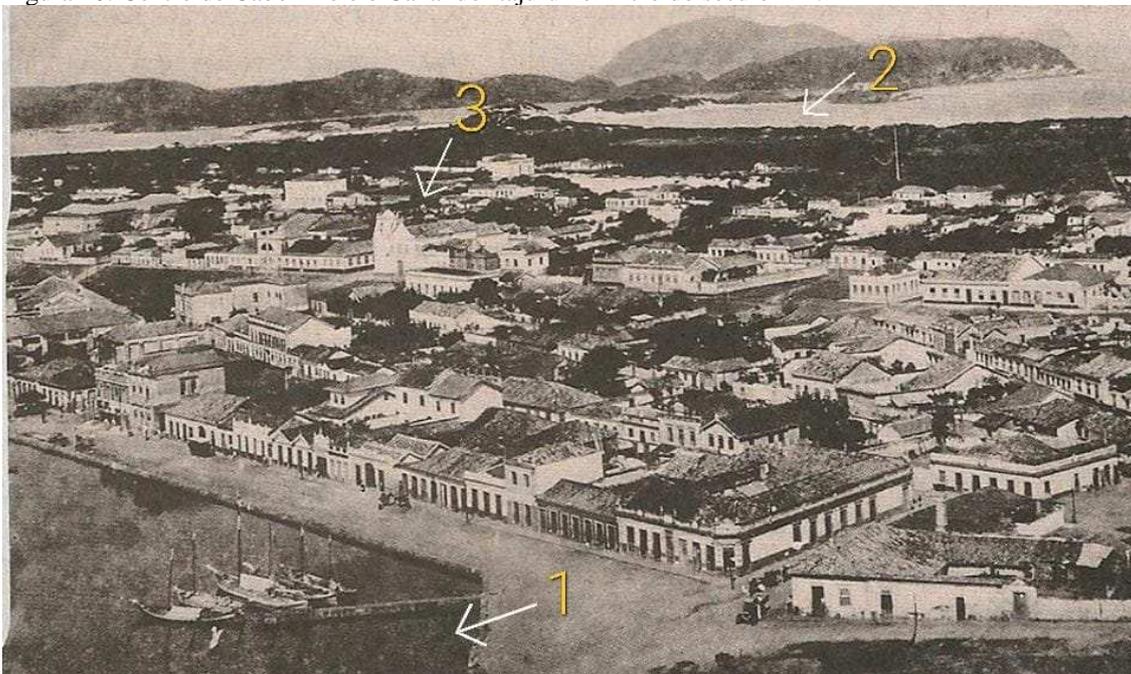
A despeito de considerar o potencial local para a produção salineira, a coroa portuguesa proibia sua produção graças ao monopólio (CHRISTOVÃO, 2011) que exercia sobre a colônia e, também, pelo fato de produzir seu próprio sal (MELO, 2009). Quase dois séculos depois, entre a fundação da cidade e a queda do estaque sobre o sal, a produção salineira passava a ser estimulada, alimentando o mercado nacional e internacional, passando a ganhar destaque considerável nas receitas do município (CHRISTOVÃO, 2011). De maneira geral, pode-se afirmar que a partir do século XIX, com a produção do sal, o município reproduz uma mudança expressiva na sua economia.

O espaço urbano de Cabo Frio também acompanhou tal ritmo de crescimento econômico, à medida que a produção salineira se tornava mais atrativa, a cidade crescia, ainda que de forma lenta, tomava forma e se estendia ao longo do elemento mais importante do período: o canal do Itajuruí (figura 10).

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

ter se desenvolvido a ponto de gerar grandes excedentes que pudessem alterar sua principal função de subsistência para a população local (MELO, 2009, p 27).

Figura 10: Centro de Cabo Frio e o Canal do Itajurú no início do século XX.



Fonte: Acervo Wolney. Indicações<sup>32</sup> numeradas pelo autor.

A figura 10 ilustra o contexto do período marcado pela economia do sal. Podemos observar que todas as edificações estão instaladas no entorno do Canal do Itajurú, a arquitetura destas estão direcionadas para o canal, como portas e janelas das casas contidas em todos os planos da imagem, inclusive da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Assunção. No fundo temos a Praia do Forte, ocupada largamente pela vegetação endêmica de restinga, presente em todo o litoral do estado. É importante salientar que nesse período a vida na cidade estava limitada aos arredores do canal, poucos eram os habitantes que tinham contato com o mar, somente pescadores frequentavam o local, pois não existia o apelo à utilização da praia para finalidades de lazer, pois nesse momento esta não consistia numa prática socialmente construída.

O ciclo do sal foi responsável pelo crescimento da cidade, mesmo que de forma paulatina. O crescimento demográfico de Cabo Frio apresenta dados que mostram um quadro de evolução muito lento, conforme Melo (2009, p. 26), “passados mais de cem anos (da colonização), Cabo Frio possuía um contingente populacional pouco maior que 1.400 pessoas onde mais de 95 % do total de residências eram de pau-a-pique e as ruas não possuíam

<sup>32</sup> Os pontos destacados são: 1) Canal do Itajurú; 2) Praia do Forte; 3) Igreja Matriz Nossa Senhora da Assunção.

alinhamento”. No ano de 1890 os números populacionais tinham subido para 10.382 habitantes, 8.791 em 1900, 16.475 em 1920, 14.948 em 1940 e 16.176 em 1950 (CHRISTOVÃO, 2011). Segundo Christovão (2011, p. 49), a variação demográfica revelada na virada do século XIX para o século XX tem relação direta com a produção de sal:

A diminuição do número de habitantes na virada do século XIX para o XX estaria diretamente relacionada com a falta de opções numa cidade que, além de ser muito pequena, possuía um acesso relativamente difícil à época. Esse é um período em que as salinas estavam se estabelecendo, buscando um processo de produção mais eficiente e não havia como oferecer maiores possibilidades de emprego à população.

Por outro lado, no início do século XX, há um primeiro momento de significativa expansão salineira, principalmente no que tange ao aumento das áreas de produção, acompanhado de um acréscimo demográfico no qual a população quase dobra de tamanho. Entre as décadas de 1920 e 1940, há redução populacional devido à crise da produção de sal.

Com a crise da produção de sal e a manutenção de poucas alternativas econômicas à época, Cabo Frio não se constituía em um grande atrativo para as pessoas da região e nem mesmo para seus habitantes, que migravam em busca de outras oportunidades (CHRISTOVÃO, 2011, p. 49).

Essas oscilações destacadas refletem a desarticulação que cidades menores apresentavam em relação a outras e, especialmente, com a metrópole, o que acarretava os direcionamentos da economia restritos ao comando local. Cabo Frio não era exceção. Esta condição, associada à reduzida estrutura de mobilidade, incluía o espaço cabo-friense no rol de “ilhas” em que se conformava a estrutura urbana brasileira nesse período.

Para compreendermos a relevância desse produto na economia do município, à época, os maiores produtores do sal brasileiro eram, em ordem de grandeza de produção, os estados do Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro e Ceará. Cabo Frio figurava como a maior produtora de sal do estado do Rio de Janeiro, responsável por 67,64% do produto e por 100% do refino (CHRISTOVÃO, 2011). Mesmo produzindo em menor quantidade do que os estados nordestinos, o sal fluminense tinha maior valor agregado pelo fato de fazer o refino dessa matéria prima associado à proximidade com os grandes centros consumidores do país. A vantagem obtida pelo sal fluminense começou a declinar a partir da construção do Porto Ilha, no domínio marítimo da cidade de Areia Branca – RN, que resolveu o problema do transporte do sal potiguar, fator que desvalorizava o produto.

A iminente crise da atividade salineira ocorrida nos início da década de 1970, desamparada de políticas públicas que reforçassem sua forma de produção e garantissem melhores condições de continuidade, deixou uma lacuna, ou uma espécie de vácuo, na

economia municipal que rapidamente seria preenchida por outra atividade já existente, e que mostrava alto potencial de expansão: o turismo.

A gênese dessa economia está intimamente vinculada a uma série de intervenções que facilitaram o acesso à região. Dentre essas, destaca-se a construção de vias de circulação que passaram a integrar a região metropolitana ao interior do estado. Exemplos significativos incluem a Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106) e a Ponte Rio-Niterói, inaugurada em 1974, que representaram marcos importantes na conectividade regional. Posteriormente, a inauguração da Via Lagos (RJ-124), em 1998, atendeu a um fluxo turístico já moldado por um contexto histórico distinto, consolidando-se como um vetor relevante para o movimento de pessoas e bens na atualidade.

As rodovias abertas nas décadas de 1970/80 articularam a região metropolitana ao interior, desencadearam o desenvolvimento de atividades de turismo e veraneio em diversas áreas do atual estado, e interferiram com os padrões de urbanização-distribuição da população e das atividades produtivas (LIMONAD, 1996, p. 145-146).

Nesse momento, a cidade do Rio de Janeiro, capital brasileira até então, já experimentava a exploração da atividade turística. Recebia consideráveis volumes de visitantes pelo seu histórico status político-administrativo e pela valorização do espaço para fins de lazer, suas belas paisagens naturais eram um grande atrativo. Aos poucos, os fatores de mobilidade citados contribuíram para a reprodução da prática do turismo em locais mais distantes da capital, como, no caso, Cabo Frio e região. De início, o consumo dos balneários cabo-frienses restringiam-se às elites provenientes da metrópole, que praticavam esportes náuticos como a pesca de linha e pesca submarina (MELO, 2009; CHRISTOVÃO, 2011).

Com a consolidação do turismo, a infraestrutura urbana, inicialmente moldada pela economia salineira, passou por transformações para atender à crescente demanda. Observa-se, assim, um notável aumento demográfico, acompanhado pela implementação de novos equipamentos urbanos, que começaram a reconfigurar o território para suportar as novas dinâmicas socioeconômicas impostas por esse processo. Conforme Melo (2009, p. 28):

Algumas estatísticas demonstram a força das transformações a partir daí ocasionadas: em 1940, a população urbana do primeiro distrito de Cabo Frio era de 5.826 habitantes, em 1960 este contingente já somava mais que o dobro daquele registro, com 13.153 habitantes e, em 1980, esse número já ultrapassava 40.000 pessoas, quase triplicando o número anterior [...]Ao mesmo tempo, houve considerável incremento da oferta de infraestrutura turística: em 1950 existiam apenas 6 hotéis e 4 pousadas, em 1982 eram 19 hotéis e em 2001 já existiam 19 hotéis, 48 pousadas e 3 motéis.

Dessa forma, emergiam atividades vinculadas ao turismo, como serviços e construção civil, que impulsionaram Cabo Frio a atrair um número crescente de habitantes. A cidade experimentava um processo de expansão, com a construção de novas unidades habitacionais e o surgimento de áreas anteriormente desocupadas, incluindo a formação de periferias. Simultaneamente, observava-se o agravamento das pressões da especulação imobiliária, coincidindo com o declínio da produção salineira. Esse período pode ser caracterizado como um ponto de transição na trajetória econômica do município, marcando uma virada significativa com impactos profundos nos âmbitos político, social, cultural e nas relações com seus espaços naturais. Conforme observa Christovão (2011, p. 114):

Não é o turismo o algoz da indústria salineira, não é ele que determina o seu fim, mas é ele que já na década de 1970 inicia um avanço célere sobre as áreas de salinas, sobretudo as mais centrais, deixando clara a oposição entre dois diferentes projetos para a cidade. A convivência pacífica que havia até então, deixa de existir e as antigas áreas de salinas começam a ser disputadas pelos diversos empreendimentos imobiliários na região.

A transição para a economia do turismo constitui um ponto de inflexão no ordenamento urbano de Cabo Frio, pois abre caminho para o desenvolvimento de atividades econômicas centradas na exploração do valor do solo urbano, estabelecendo uma nova relação com o espaço da cidade. Na seção seguinte, questionaremos de que maneira a urbanização turística, amplamente reconhecida, pode se assemelhar ao fenômeno da metropolização do espaço, à medida que se consolida no município, reproduzindo lógicas de consumo do espaço que são características de outras escalas urbanas.

#### **2.4 Urbanização turística: eventualidade ou metropolização?**

Temos como objetivo, nessa seção, estabelecer um primeiro paralelo entre a urbanização turística verificada em Cabo Frio e a introdução dos primeiros vestígios do processo de metropolização do seu espaço. Para tanto, partiremos da premissa de que o incentivo à atividade turística representa um ponto de ruptura na maneira como o espaço dessa cidade é produzido, quando comparado a épocas pretéritas. A adoção de ações voltadas para o estímulo ao turismo geraram transformações na forma e introduziram redirecionamentos na função e estrutura do município. Com o propósito de entender o

impacto dessas mudanças, reservaremos, de início, um momento para tecermos observações que consideramos importante sobre a natureza dessa atividade, para, então, abordá-la no contexto do nosso recorte.

#### 2.4.1 Em torno do turismo e da urbanização turística

A quantidade de definições sobre turismo é vasta e diversificada. Desde as primeiras viagens realizadas pela sociedade ocidental, que remontam ao século XVI, até os dias atuais, o conceito de turismo passou por profundas transformações. Etimologicamente, o radical *tour*, de origem latina, que dá origem ao termo *turismo*, carrega o significado de "saída e retorno ao local de origem" (VARGAS, 2016), o que caracteriza a definição mais amplamente aceita de turismo como sendo uma viagem com esse movimento de ida e volta.

O primeiro conceito, então, envolvido com o turismo refere-se ao ato de viajar, implicando deslocamento, com intenção de retorno ao local de partida, ou seja, ao seu habitat original, de moradia permanente. Quanto a esses aspectos, parece haver o consenso entre os estudiosos do setor. Já em relação aos objetivos das viagens incluídos na categoria turismo, ou mesmo quanto ao tempo de permanência no local de destino, as opiniões são divergentes [...]. (VARGAS, 2016, p.04)

Se atualmente é grande facilidade de se praticar o turismo, especialmente pelas inovações em transporte e comunicação – pois permitem deslocamentos mais rápidos, assim como o planejamento do roteiro turístico, logística e outros – no decorrer dos séculos XVII e XVIII as viagens consideradas turísticas eram realizadas por uma parcela social menor, as elites, e geograficamente localizada no continente europeu. Alves Junior (2003) e Vargas (2016) e destacam que o *Grand Tour* realizado na Europa era extremamente custoso suas motivações beiravam a busca de lazer, conhecimento, tratamentos de saúde, dentre outros.

De fato, somente a elite, dispensada das obrigações de trabalhar para a sobrevivência e com o privilégio do tempo de ócio, fosse para atribuições de governo, para aquisição de conhecimento ou para lazer, podia se dar ao luxo de viajar para terras estrangeiras. Em alguns casos, viajavam em busca de condições climáticas, em balneários inicialmente voltados ao cuidado com a saúde, em que permaneciam certo tempo, dando origem ao conceito de vilegiatura. Assim desenvolve-se, no século XVIII, uma série de balneários, que se espalha por alguns países da Europa, com destaque para o Reino Unido. O mais famoso deles foi o Blackpool, na região de Lancashire, que, com modificações nas suas atividades, ainda funciona como atrativo turístico (VARGAS, 2016, p.05).

Tendo em vista que a atividade turística alcançou patamares vistosos no mencionado período, é no curso do século XIX e, principalmente no século XX, que se verifica sua

ampliação em escalas cada vez maiores. O avanço tecnológico dos meios de transporte conjugado com as metamorfoses das formas capitalistas de acumulação geraram rebatimentos no turismo, fazendo com que progressivamente um número maior de pessoas pudesse realizar deslocamentos característicos de tal atividade, distâncias cada vez maiores conseguissem ser percorridas e, conseqüentemente, a “descoberta” de novas localidades. Para Cruz (2001), o turismo adquire novos sentidos a cada período histórico que se passa, fomentando e acumulando diferentes definições no decorrer do tempo. Sendo o século XX aquele em que transcorreram importantes renovações nos âmbitos econômico, político, cultural, científico, dentre outros. Pode-se afirmar que esse é o período no qual essa atividade adquire maior robustez.

O turismo, então, é absorvido pela racionalidade econômica capitalista e passa a acompanhar seus desdobramentos. A exemplo, Vargas (2016) explicita a transição que houve em relação ao tempo livre<sup>33</sup> concedido ao trabalhador para exercer outras atividades fora de sua jornada de trabalho, dessa maneira, no período fordista:

O consumo passou a ser ressaltado como demonstração de status social. No entanto, para consumir, excluindo-se a elite, era preciso trabalhar cada vez mais. A promessa, há muito feita pelo sistema, de diminuir o tempo de trabalho para aumentar a disponibilidade de tempo voltado ao lazer e ao turismo ainda não se concretizaria. Enquanto o sistema industrial fordista mantinha seu foco na persuasão de que a aquisição de bens era mais importante do que o lazer e não percebera nele um novo mercado para os seus produtos, a diminuição da jornada de trabalho não entrou em cogitação. Os homens faziam horas extras e “bicos” para ter mais renda e comprar mais (VARGAS, 2016, p.06).

No modelo produção posterior, conhecido como acumulação flexível, essa lógica se inverte:

Dois aspectos desse tipo de produção merecem destaque para o argumento [...]: o emprego de um número cada vez menor de trabalhadores na indústria e o crescimento do emprego no setor terciário – educação, comércio, planejamento urbano, diversões, pesquisas, medicina, artes, cultura e turismo. A economia dos serviços passa a ser, cada vez mais, uma das principais características da sociedade pós-industrial, pós-moderna. (VARGAS, 2016, p.07)

---

<sup>33</sup> A esse respeito, Alves Junior (2003, p. 23) ressalta a diferença entre tempo livre e ócio: “Tempo livre é aquele em que o homem está conscientemente liberado do seu trabalho, desocupado. É uma definição burocrática, sindical, que remonta à tradição industrial, aos conceitos de Taylor. O conceito de ócio, por sua vez, não está afetado pelo trabalho. [...] o ócio é o descanso, a preguiça, é a parcela do tempo livre não ocupado. É a parcela do tempo que pode ser usada para o exercício da criatividade, do desenvolvimento das atividades que requerem, como premissa, a utilização do cérebro. Assim, é no espaço abrangido pelo tempo livre e pelo ócio que se encaixa a atividade turística”.

No que concerne à questão do consumo na era pós-fordista, Paiva (2016, p.37) ao citar Urry (2001, p. 31) destaca:

[...] o consumo, mais do que a produção, predomina, na medida em que os gastos do consumidor aumentam em proporção com a renda nacional; [...] quase todos os aspectos da vida social se tornam mercadoria, até mesmo os atos de caridade; diferenciação muito maior dos padrões de compra por parte de diferentes segmentos do mercado; maior volatilidade das preferências do consumidor; crescimento de um movimento do consumidor e a “politização” do consumo; [...] desenvolvimento de muito mais produtos, cada um dos quais tem uma vida mais curta; emergência de novas espécies de mercadorias, mais especializadas, baseadas em matérias-primas que implicam formas de produção não massivas (produtos naturais, por exemplo).  
[...] Assim, na pós-modernidade, o consumo adquire um status hegemônico na medida em que determina não somente a produção de bens, mas eleva quase tudo à condição de mercadoria, inclusive o espaço.

À medida que essa atividade atinge maiores proporções, passa a ser mais assimilada culturalmente, ocasionando variados tipos de práticas socioespaciais. Caracteriza-se, então, como uma atividade resultante de relações construídas em sociedade que varia de acordo com a heterogeneidade de costumes e hábitos dos mais variados grupos que habitam e constroem o espaço geográfico. O grau de variabilidade será definido pelas características do grupo social que o pratica. O turismo é uma atividade que estabelece estreita relação com o espaço, pois se concretiza fundamentalmente através do consumo dos atributos locais. Em vista disso, a busca pelo exótico (CRUZ, 2001) – seja nas paisagens naturais, culturais, a busca por algum tipo de serviço ou evento – como o motor que o move, impulsiona diferentes maneiras de apropriação do espaço, definindo as potencialidades de cada local para sua reprodução.

O contexto da passagem do século XX para o XXI e as redefinições que o modo de produção vem passando nas últimas décadas constituem um novo momento para a atividade turística, visto que tanto a oferta quanto a demanda para a referida atividade ganham maior capilaridade. Alves Junior (2003) chama a atenção para o surgimento de segmentos de turismo, sendo: turismo de minorias, turismo de massa e turismo de grupo; ao mesmo tempo, temos distintos tipos de turismo no qual se enquadram os segmentos destacados: turismo de lazer (férias e feriados), turismo cultural, turismo religioso, turismo social ou de grupo, turismo esportivo, ecoturismo, turismo econômico e turismo político.

Tendo em vista este quadro, o turismo articula-se nas mais variadas escalas. O consumo, entendido como a força motriz do atual modelo de capitalismo, transpõe a barreira dos bens produzidos por intermédio das relações de produção industriais – características do período fordista – e, conjugado com a atividade turística, compõe forma de aquisição de um

elemento essencial para sua reprodução: o espaço em escala global. Com referência ao âmbito econômico do turismo, Paiva (2016, p 39) salienta:

A produção, o consumo e a distribuição verificados na atividade turística são visíveis, em primeiro momento, na diversidade de bens, mercadorias e serviços procedentes de diversos setores que servem ao turismo (alimentação, transportes, hotelaria, cultura, artesanato, *souvenirs*, entre outros). Por outro lado, como o suporte espacial é imprescindível para o turismo, as práticas econômicas de produção, consumo e distribuição se verificam na transformação do espaço, que passa a ser produzido e consumido como mercadoria; a distribuição, no entanto, é de outra ordem, pois são os sujeitos que se deslocam e não a mercadoria-espaço em si, muito embora a imagem turística de um lugar seja passível de circulação e, conseqüentemente, de comercialização.

A crescente demanda e o grande potencial explícito dessa atividade, forneceu as bases para novos processos de reconfiguração dos espaços, com a finalidade de realçar e/ou criar atrativos turísticos. A conversão de algum espaço para acolher o turismo, o que pode ser chamado de turistificação, contém três elementos, particularmente: 1) o turista, pois sem o turista não há turismo e é a sua presença que delimita um local turístico; 2) uma segunda razão está no mercado, porque é através da percepção de um determinado local como turístico, como um produto, lhe agrega valor e o inclui nesse tipo de mercado; 3) por último, temos as ações de planejadores e promotores imobiliários, agentes econômicos que intervêm no espaço da cidade para adequá-la à racionalidade do mercado e torná-la mais atrativa para o consumo (CRUZ, 2001; MACHADO, 2010).

Diante do percurso traçado pelo turismo no decorrer do tempo, a conformação do seu mercado e os fatores que o qualificam, temos a urbanização turística como um conceito que nos possibilita investigar a maneira como essa atividade reverbera espacialmente. Consiste num típico processo de requalificação do espaço como suporte, sendo gradativamente em diversas cidades, logo, assumindo relevância nas formas de planejamento urbano. Em conformidade com Mascarenhas (2010), a proposta de urbanização turística, idealizada por Patrick Mullins – um dos pioneiros a contribuir com este tema – se expressa na constatação de modos de produção urbana que tenham como objetivo priorizar o atendimento da atividade turística, principalmente quando esta conquista o status de atividade econômica dominante de determinado local. Dentre 13 experiências de cidades australianas avaliadas (MULLINS, 1991 apud MASCARENHAS, 2010), Mullins inferiu que duas destas apresentavam perfil turístico. Em contraponto às cidades industriais, as quais eram organizadas para a produção (concentração da mão de obra e consumo, por exemplo), as cidades turísticas se destacam por

manifestarem uma nova e extraordinária forma de urbanização planejada em função da busca pelo prazer mediante o consumo de suas paisagens, bens e serviços.

Mascarenhas (2010, p.04) observa que o impacto da atividade turística nas formas de urbanização “se revela como um dos mais significativos motores do crescimento urbano na atualidade”. Essa afirmativa encontra complemento quando Carlos (2005; 2013) diz que o turismo integra um rol de novos setores hegemônicos no segmento da reprodução capitalista que se realiza em torno da relação sociedade-espço, o que introduz mais elementos para a problemática urbana. De acordo com a autora:

A produção de espaços de lazer e destinados ao turismo, o que aponta a passagem de produção ao consumo do espaço vendido, a partir de seus atributos particulares, por exemplo, aquele vinculado ao patrimônio cultural ou tendo a cultura como álibi, uma característica natural ou mesmo a singularidade inventada segundo exigências do mercado (CARLOS, 2013, p. 37).

Observa-se, dessa maneira, que esta é uma atividade profundamente conectada a uma marca intrínseca a qualquer atividade capitalista: o consumo. Característica esta que, em épocas anteriores, era concebida como última fase de um processo produtivo que extraía valor de outras etapas, atualmente pode ser questionada a respeito do seu protagonismo nas mais variadas dimensões, dentre elas o turismo. De maneira geral, a urbanização turística tem nas ações direcionadas à adequação do espaço para o consumo a sua fórmula básica. Assim, como se observa em qualquer tipo de acumulação capitalista, a propagação do consumo do espaço pela economia turística conta com a ocorrência de expressivas contradições. Sobre isso, Luchiari (1998, p. 15) esclarece:

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.

A atividade turística tem a capacidade de introduzir novas funções às localidades, reconfigura sua funcionalidade, podendo ocorrer através da renúncia das práticas sociais tradicionais e/ou agregando-lhes valor para atender o ordenamento globalizante contido no âmago desta atividade. Neste ponto, há convergência com o conceito de metropolização do

espaço, pois representa um novo modelo de urbanização em que há a imposição de novas formas ao espaço, mesclando o urbano e o mundial, aproximando-os (LENCIONI, 2017). A inserção de novas formas no espaço, ou a adoção de uma nova roupagem mercadológica dos seus componentes anteriores, pode coincidir com a mudança na função do local. Um exemplo hipotético pode ser ilustrado a partir da renovação urbana de uma certa área que, anteriormente ocupada por atividades produtivas (agrícola, industrial e outras), esgotadas por algum fator específico daquele local, adiciona uma nova função econômica, gerando outros modos de ocupação e consumo.

Assim, investir no exercício de análise que busque o nexo entre os efeitos do turismo no espaço e o processo de metropolização deve considerar a relação dialética do ponto de vista do binômio global-local, a fim de identificar localmente os traços hegemônicos e homogeneizadores de níveis mundiais. Atualmente, os lugares estão fortemente submetidos aos imperativos da globalização, o contexto técnico e tecnológico em informação e comunicação permite que ações de agentes ligados ao capital internacional se articulem em grandes níveis escalares, aportando nos mais diversos pontos do espaço. As localidades não se encontram mais isoladas como antes, mas sim, interligadas por redes<sup>34</sup> de fluxos globais, virtuais ou materiais. A urbanização turística é o elo de conexão entre o lugar e o mundo. A partir do seu desenvolvimento, o arranjo socioespacial das localidades passa a receber as *verticalidades* (SANTOS, 2014) externas ao seu território. Nesse contexto, Luchiari (1998) pondera a existência de duas análises: de um lado, o supracitado movimento contraditório entre a degradação dos lugares em função de sua reformulação e consumo turístico e, por outro, a formação de sociabilidades híbridas (flexíveis) por intermédio da conjugação entre as realidades internas e externas dos territórios.

A requalificação urbana das cidades para se adaptar às exigências do turismo as introduzem no mercado de paisagens, naturais ou 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” (LUCHIARI, 1998, p. 17).

---

<sup>34</sup> 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)”.

Em suma, a urbanização turística é parte integrante dos novos modelos de urbanização que tem sua gênese auferida a partir dos desdobramentos proporcionados pela etapa das novas formas capitalistas de apropriação e exploração espacial, no qual o consumo de bens e serviços assumem lugar de destaque.

#### 2.4.2 A urbanização turística de Cabo Frio e a reorganização do espaço

A exploração turística de Cabo Frio, como já nos referimos no item 2.2, tem sua gênese no período entre as décadas de 1940 e 1950, quando grupos pertencentes à elite carioca vislumbram seu “potencial” e aportam na cidade, reproduzindo os costumes referentes às práticas de lazer verificadas na capital. Christovão (2011) sugere que esse pode ser interpretado como um momento de “pré-turismo”, em função do baixo nível do fluxo turístico, a falta de infraestrutura e de políticas voltadas para esse tipo de atividade. O que de fato se constituía em barreiras, pois o município, até então, contava com estruturas que atendiam somente a organização produtiva salineira, não dispondo, assim, de bases para a nova atividade que se avizinhava.

Tratava-se, portanto, de manifestações turísticas restritas a um pequeno grupo, pouco se assemelhava à sua atual forma caracterizada por um fenômeno de massa. Isto posto, as intervenções espaciais para atender a nova demanda restringiram-se, num primeiro momento, à edificação de clubes náuticos. Interessante notar que, do mesmo modo que a atividade produtiva do sal, o turismo embrionário também se instalou às margens do Canal do Itajurú. O primeiro clube inaugurado foi uma sub-sede do Iate Clube do Rio de Janeiro, em 1955 (figura 9). Localizado próximo à Boca da Barra, ponto de interligação entre o oceano e a laguna, este pode ser definido como um marco, pois foi o primeiro equipamento urbano dirigido para atender aos requisitos de grupos exteriores à cidade (MELO, 2009).

Outros clubes surgiram, pouco tempo depois, no encalço do Iate Clube (figura 11). Em 1958, funda-se o Clube do Canal no bairro Portinho que, àquela altura, contava com presença de turistas que já mantinham segunda residência nessa parte da cidade (CHRISTOVÃO, 2011). Logo depois é a vez do Clube Náutico, no bairro Ogiva, e o Iate Clube Costa Azul, situado nas adjacências de acesso à ponte Feliciano Sodré e ao bairro da Gamboa. É preciso ressaltar que, dentro de um contexto de declínio da produção do sal fluminense em virtude do

destaque do seu concorrente nordestino, os dois últimos empreendimentos citados valeram-se de forte pressão da especulação imobiliária sobre áreas de salina, sendo construídos em áreas aterradas do Canal do Itajuru (figura 12). A figura 13 ilustra como foi a apropriação das margens do canal pela atividade turística, tomando o Iate Clube Costa Azul como exemplo.

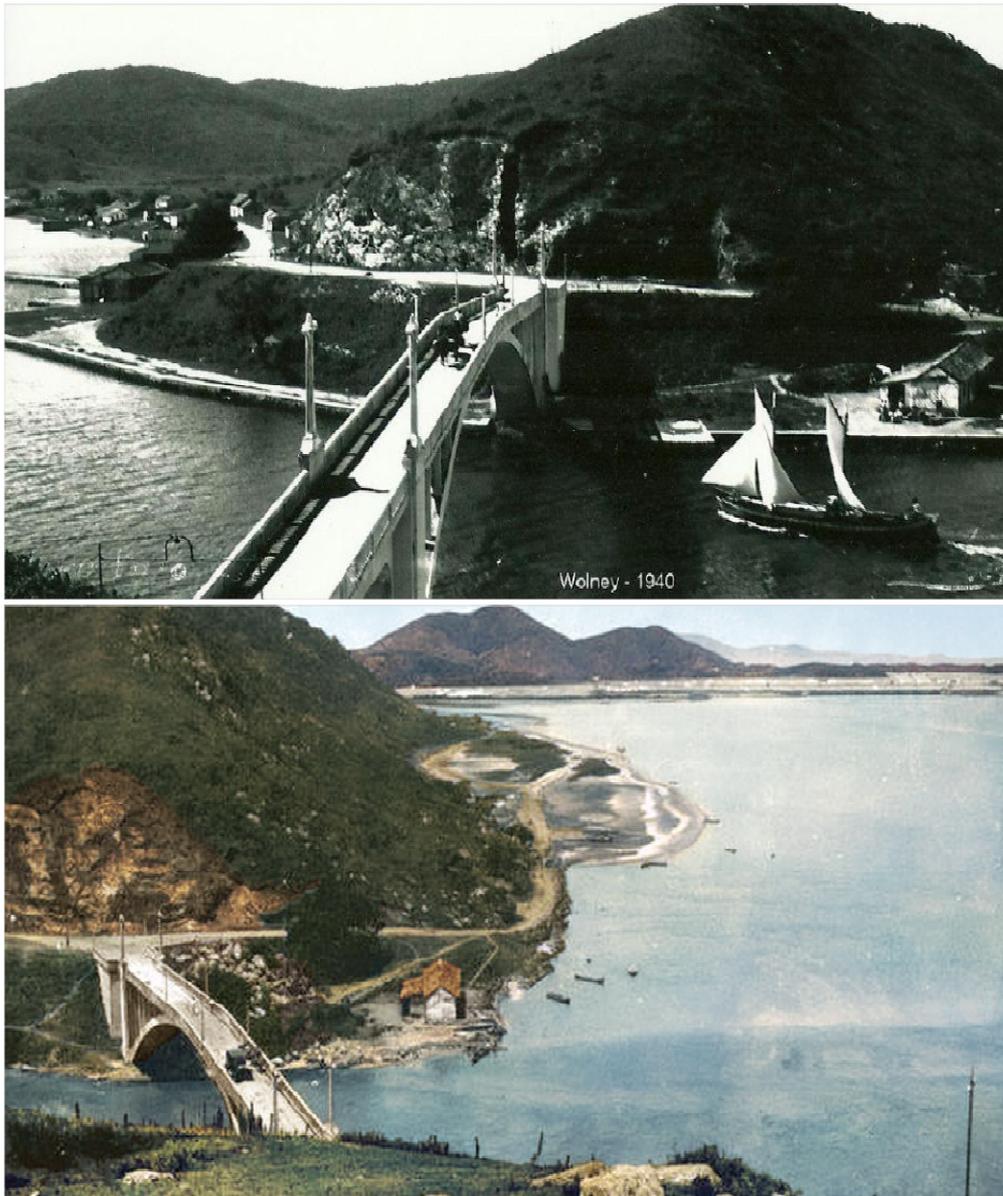
Figura 11: Localização da sede do Iate Clube do Rio de Janeiro em Cabo Frio



Fonte: Memorial Cabo Frio<sup>35</sup>, 2022.

<sup>35</sup> Imagem do final da década de 1960 que retrata a Boca da Barra na parte superior, o Iate Clube do Rio de Janeiro à esquerda e, abaixo, o extinto Palace Hotel, edificado defronte à Praia do Forte e nas proximidades do Forte São Mateus. Página do Facebook administrada por Achilles Pagalidis. <https://www.facebook.com/groups/2627635303993761/media>, acesso em 12 de agosto de 2022.

Figura 12: Ponte Feliciano Sodré e o bairro Gamboa entre as décadas de 1930 e 1940.<sup>36</sup>



Fonte: Acervo Wolney e Memorial Cabo Frio, 2022.

<sup>36</sup> Podemos observar nas duas imagens o bairro da Gamboa, à direita da Ponte Feliciano Sodré, praticamente desabitado. No lugar onde hoje está o Iate Clube Costa Azul, existia uma “casa” de pescadores, que servia de base para trabalhadores do ramo. As duas imagens nos proporcionam um panorama acerca das formas de utilização do Canal do Itajurú na época, pois é ocupado somente por embarcações de pesca e lanchas de sal (imagem superior).

Figura 13: Localização do Iate Clube Costa Azul, década de 1960<sup>37</sup>



Fonte: Memorial Cabo Frio, 2022.

O processo de valorização do espaço da cidade, iniciado pelas inaugurações de clubes náuticos (figura 13), fez com que as características do novo vetor de ocupação se estendessem também à construção de loteamentos, hotéis e residências de veraneio nas imediações dos seus principais balneários. Verifica-se que a crescente especulação imobiliária rapidamente agregava novas áreas nas proximidades do canal e da praia, tanto por vias de compra de terrenos a preços irrisórios – o que fez com que a população local migrasse para as

---

<sup>37</sup> As duas imagens distam historicamente entre cerca de vinte a trinta anos. É possível verificar o Iate Clube Costa Azul devidamente instalado, assim como o povoamento do bairro da Gamboa. OBS: imagens coloridas artificialmente.

localidades periféricas da cidade – (CHRISTOVÃO, 2011) quanto pela supracitada prática de aterramento, especialmente com relação ao Canal do Itajurú.

Melo (2009) e Moura (2012), destacam que, no âmbito das políticas públicas, um antigo projeto de intervenção nas águas do canal, elaborado para resolver questões de navegabilidade do canal e que se orientava a apoiar a produção de sal, foi apropriado mais tarde pelos agentes ligados aos interesses especulativos sobre o espaço. Este concerne ao projeto de dragagem e alinhamento, através da redução do espalho d'água, do Canal do Itajurú, concebido pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN) no ano de 1938. Entretanto, não chegou a ser executado na época devido à construção da ferrovia Niterói-Cabo Frio, a implementação de melhorias no Porto do Forno (Arraial do Cabo) e a chegada da Companhia Nacional de Álcalis converteram o canal em opção secundária acerca do transporte do sal.

Por outro lado, algumas das propostas contidas nesse projeto seriam aproveitadas pela nova atividade que aportava na cidade:

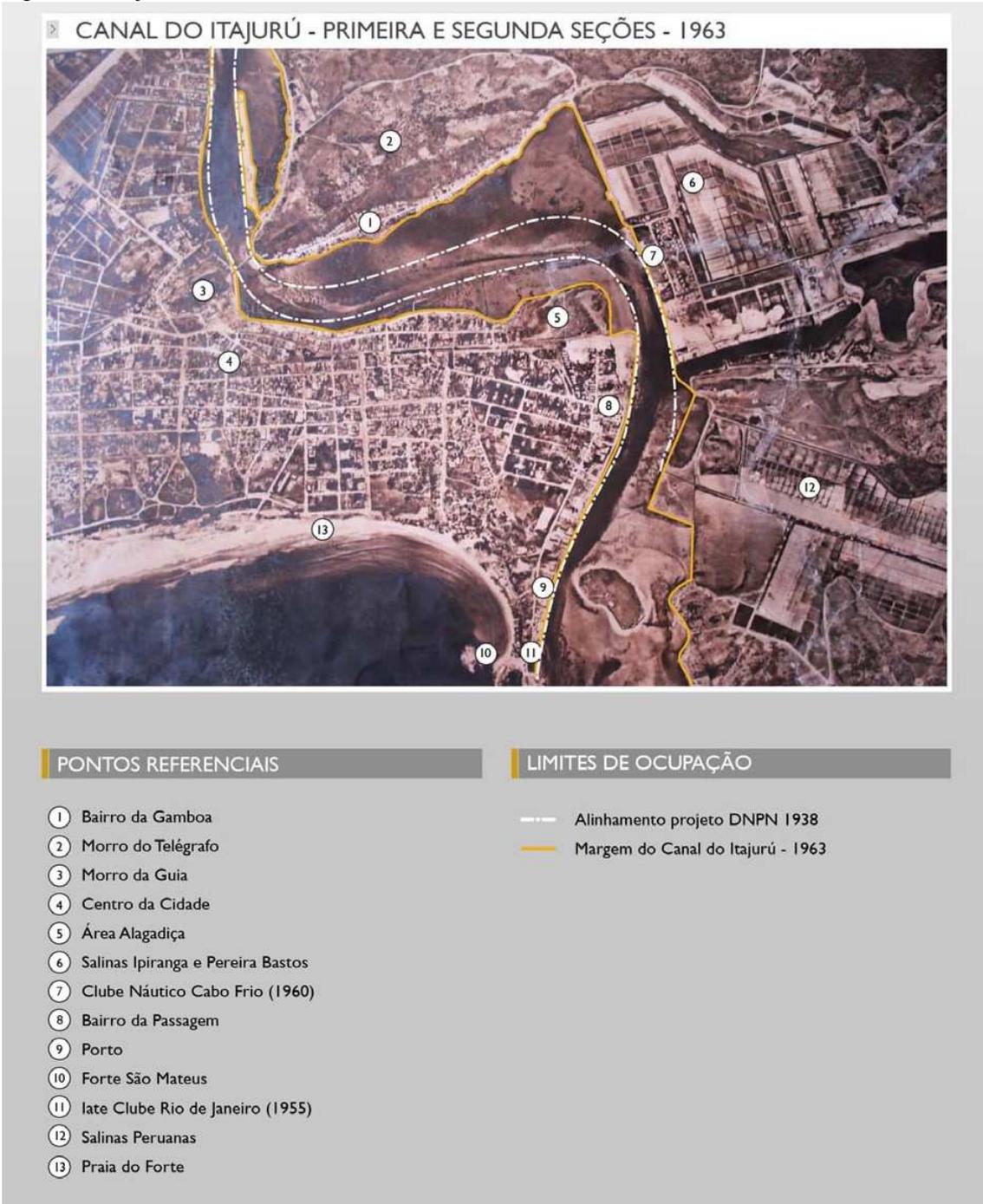
À medida que as condições propícias para o início da atividade turística foram se desenvolvendo aliadas ao surgimento de uma demanda por segundas residências e locais destinados a esportes náuticos, a necessidade por parte dos agentes dominantes e produtores do espaço de novas áreas para construção tornou conveniente o aproveitamento deste antigo projeto. Desta vez, porém, as medidas visavam apenas atender à busca por elevação dos rendimentos destes grupos através da valorização e comercialização das novas terras que estavam por ser geradas (MELO, 2009, p. 31).

As figuras 14 e 15 demonstram como ocorreu o processo de apropriação do projeto de alinhamento do canal pela crescente especulação imobiliária no município.

A imagem exibe de forma nítida que a proposta de alinhamento, os contornos segmentados na cor branca, objetivava um estreitamento considerável das margens do canal, reduzindo-o de forma significativa quando comparado com seus limites à época, traçados em amarelo. Observa-se, ainda, um amplo predomínio de salinas em todo o prolongamento da margem direita.

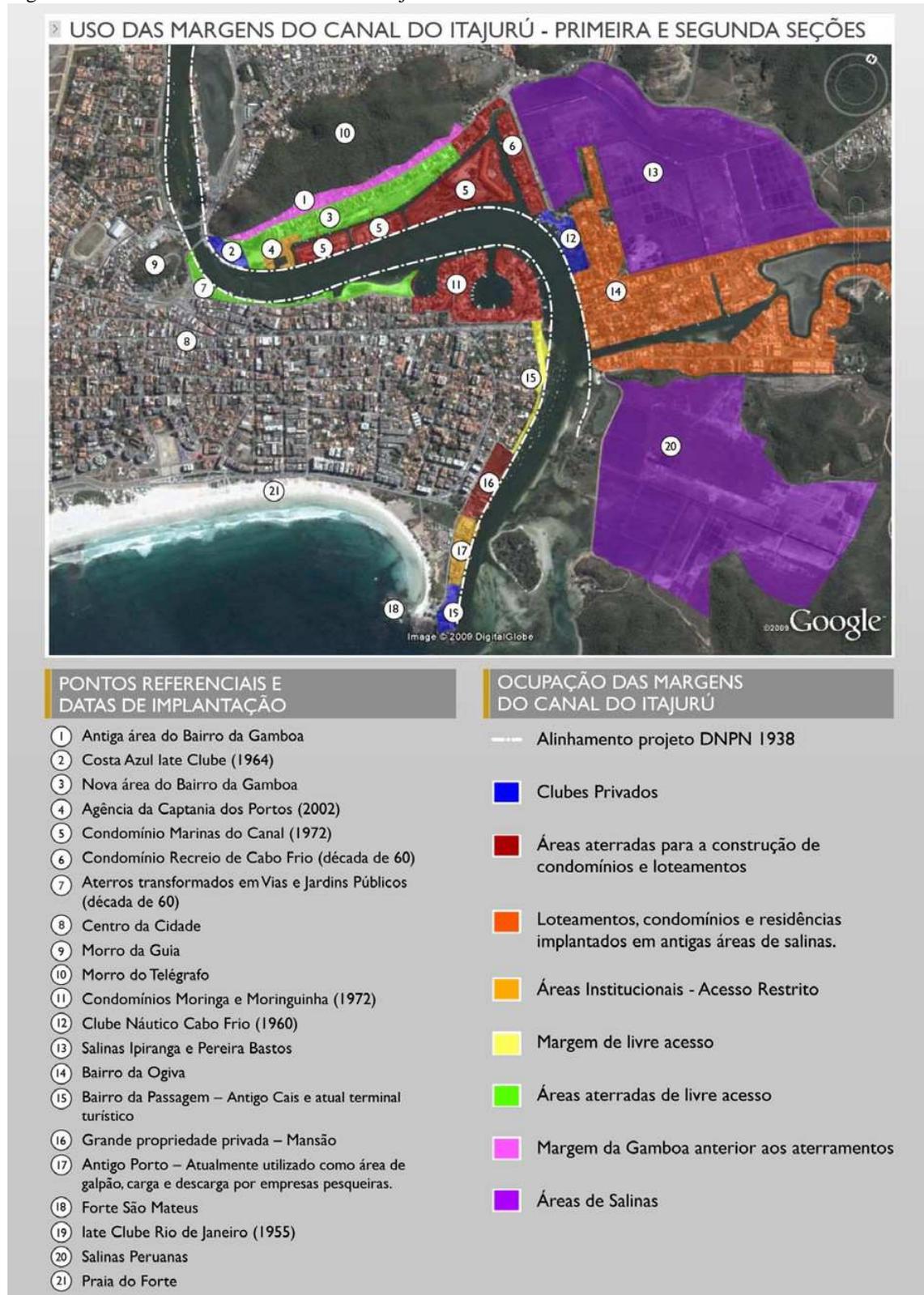
Na figura 16, nota-se o recuo das salinas que, por sua vez, cedem espaço para o avanço de loteamentos, clubes e condomínios, organizados em torno do antigo projeto de alinhamento. A máxima do princípio da urbanização turística de Cabo Frio se materializa por meio da valorização da paisagem balneária, acompanhada da privatização dos espaços públicos e da criação de novo solo urbano, compreendido pelos aterramentos.

Figura 14: Projeto de alinhamento do canal



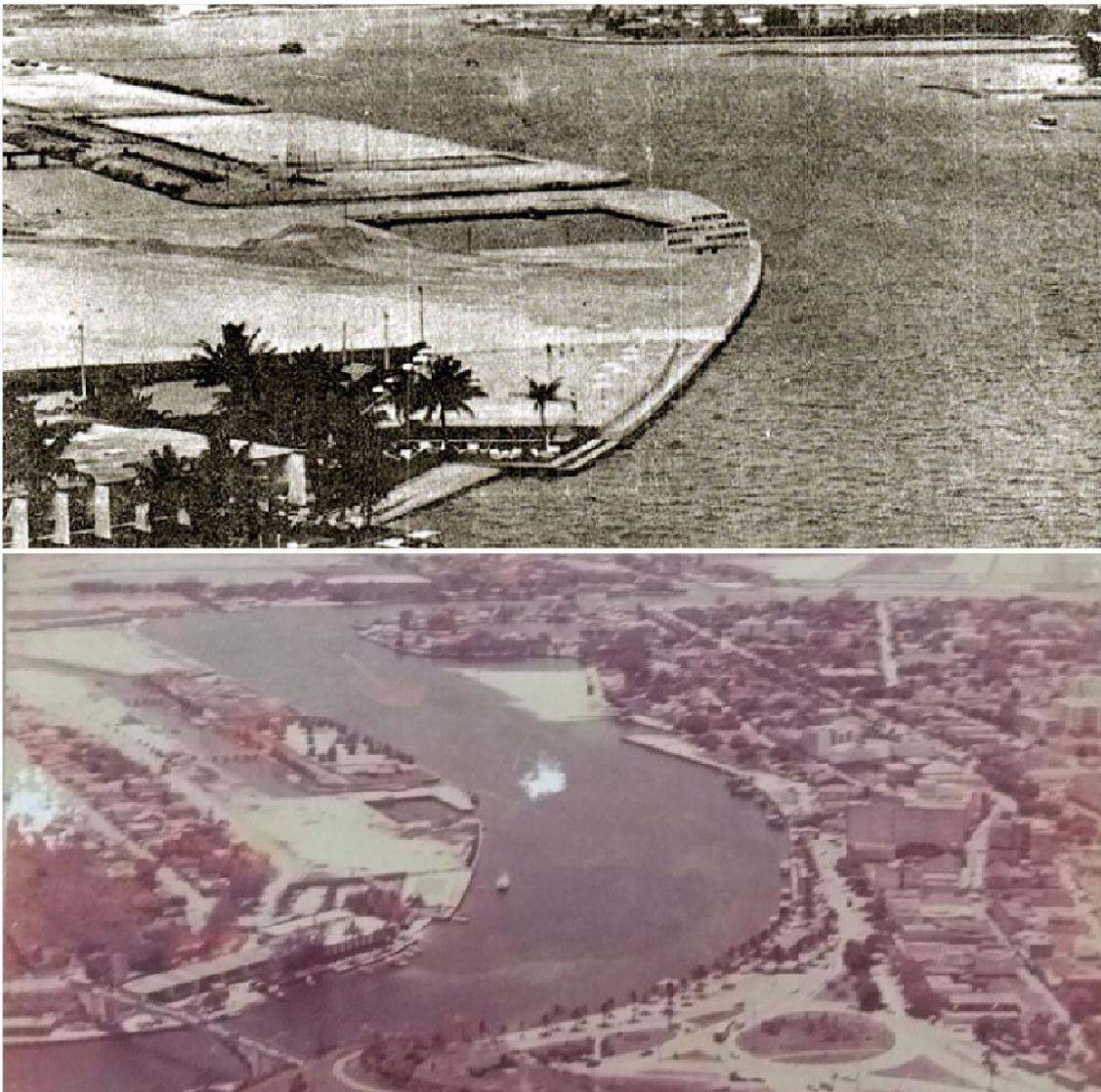
Fonte: Melo, 2009, sobre mapa do Arquivo Central do IPHAN (LASA ENGENHARIA, 1963).

Figura 15: As áreas aterradas do Canal do Itajuru



Além dos clubes, a consolidação do processo de privatização da paisagem pode ser exemplificado pela construção de condomínios de luxo nas bordas do canal. No ano de 1971 é edificado um novo empreendimento imobiliário denominado “Marinas do Canal” (figura 14), localizado no bairro da Gamboa. Limítrofe ao Iate Clube Costa Azul, a viabilização desse projeto compreende à ações que deram continuidade ao processo de aterramento do referido bairro, criando, assim, uma nova seção de solo paralela àquela ocupada anteriormente, nas imediações do sopé do Morro do Telégrafo, pela população local.

Figura 16: Aterramento do Canal do Itajuru para construção do condomínio Marinas do Canal.



Fonte: Memorial Cabo Frio, 2022.

O conjunto de ações voltadas para atender a crescente demanda turística, a qual se expressava pela concepção de residências de veraneio, indica a instauração de como se

procederia o *modus operandi* da ocupação do espaço cabo-friense dali em diante. Revela-se a conformação de um quadro no qual, ao mesmo tempo em que o capital imobiliário territorializa as paisagens privilegiadas da cidade, promove a expansão de suas contradições e, à época, Cabo Frio já experimentava os primeiros indícios. O Condomínio em questão (figura 17), de acordo com Melo (2009), necessitava de grandes investimentos de capital devido à sua ampla estrutura, já que previa a ocupação de uma área de 60.000 m<sup>2</sup> segmentados em três ilhas que tomariam um terço da segunda seção do novo solo do bairro. Como consequência, acarretaria em elevação do preço do espaço e valorização da área e de suas imediações.

Figura 17: O condomínio Marinas do Canal e o bairro da Gamboa



Fonte: Melo, 2009.

A construção deste empreendimento resultou no definitivo isolamento<sup>38</sup> da comunidade da Gamboa, consolidando o fim de seu acesso à paisagem do canal e tornando-a um bem raro do qual somente os proprietários e veranistas das ilhas construídas usufruem, como pode ser visualizado nas fotos a seguir. Outro problema gerado foi a precariedade do acesso dos pescadores locais às águas, passando a ser realizado no pequeno espaço que restou entre as ilhas e a margem (Melo, 2009, p. 48)

<sup>38</sup> Nesta imagem é possível notar a área 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. Atualmente os pescadores do bairro contam com um precário *deck* para realizar suas atividades.

Os mesmo agentes imobiliários que conceberam esse condomínio, aproveitando, também, o projeto de alinhamento do canal, foram responsáveis pela edificação dos condomínios Moringa e Moringuinha. Situados na margem oposta do canal, em frente ao Marinas do Canal, estes caracterizam-se por elevado grau de residências de luxo e os sistemas de segurança típicos de empreendimentos desse porte. Segundo Christóvão (2011), pelo fato desses novos condomínios estarem localizados no prolongamento da Avenida Assunção, uma das principais vias de circulação do centro da cidade, o governo local promoveu obras de pavimentação, saneamento, abastecimento de água e luz para viabilizar a execução desses projetos. Assim, a área central da cidade (figura 18) adquiria maior infraestrutura urbana e ganhava contornos turísticos na sua forma.

Figura 18: Os condomínios do Canal do Itajuru<sup>39</sup>



Fonte: Google Earth, 2022.

Importa-nos evidenciar que as ações que deram origem aos clubes e condomínios repercutem de duas formas: por um lado, temos o favorecimento de um pequeno grupo econômico representado pelos proprietários fundiários e os promotores imobiliários e, de outro, a população, que experimentaria os impactos desses empreendimentos. O manifesto processo de privatização das paisagens naturais teve como efeito obstruir o acesso da população às formas de assentamento no espaço urbano, resultando na ocupação de áreas periféricas da cidade. Nesse contexto, essas áreas mais distantes do centro passaram a ser priorizadas, uma vez que, em função da dinâmica intraurbana, o centro oferecia recursos de

<sup>39</sup> Seguindo em ordem crescente, temos: 1) o Morro do Telégrafo; 2) o bairro da Gamboa; 3) o condomínio Marinas do Canal; 4) o condomínio Moringuinha; 5) o condomínio Moringa.

infraestrutura mais relevantes. Além disso, os projetos imobiliários em questão contaram com articulações entre o Estado e o capital privado, uma vez que estavam localizados em áreas de mangue e no espelho d'água do canal, já considerados ambientes a serem preservados pelo Código Florestal de 1967 (MOURA, 2012). Melo (2009) chama a atenção para o caráter sanitário e higienista de um documento emitido por agentes públicos (prefeitura) e privados, anexado ao projeto Marinas do Canal, para ser avaliado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e pelos órgãos ambientais e de planejamento. Nesse documento, os trechos de mangue eram descritos como insalubres e passíveis de intervenção para saneamento.

Ao passo que o canal era ocupado pelo clubes e condomínios, a paisagem da Praia do Forte (figura 19), antes ocupada pela vegetação de restinga<sup>40</sup>, passava a ser preenchida por hotéis, prédios, restaurantes e quiosques. O culto ao banho de mar e a realização de atividades de lazer em geral tinham em Cabo Frio um refúgio cada vez mais frequente de destino. Podemos afirmar que isso impactou a forma de sua paisagem nas mesmas proporções daquelas verificadas no canal<sup>41</sup>.

Com base no exposto até o momento, considera-se essencial, para fundamentar a relação entre o recorte geográfico adotado e a matriz teórica que orienta esta tese, estabelecer uma conexão sólida entre o percurso histórico de Cabo Frio, conforme delineado até aqui, e os pressupostos teóricos de Henri Lefebvre apresentados na introdução. Essa articulação permitirá não apenas contextualizar de forma sintética o desenvolvimento histórico-urbano do município, mas também fornecerá uma base consistente para uma análise aprofundada de seu processo recente de urbanização, à luz da metropolização do espaço e das dinâmicas socioespaciais que caracterizam esse fenômeno.

Nesse sentido, propõe-se mapear as etapas e dinâmicas que estruturaram o fenômeno urbano em Cabo Frio, estabelecendo uma articulação entre seu desenvolvimento histórico e o eixo temporal e espacial que orienta a identificação da evolução urbana, conforme delineado no aporte teórico adotado. Tal abordagem visa evidenciar as transformações que forneceram as bases para a formação da espacialidade contemporânea do município.

---

<sup>40</sup> Ver figura 9 no início deste capítulo.

<sup>41</sup> Dedicaremos maior atenção às transformações da paisagem da praia na próxima seção, ao abordarmos a questão do city marketing na urbanização turística da cidade.

Figura 19: Praia do Forte em 1968 e na década de 1990<sup>42</sup>

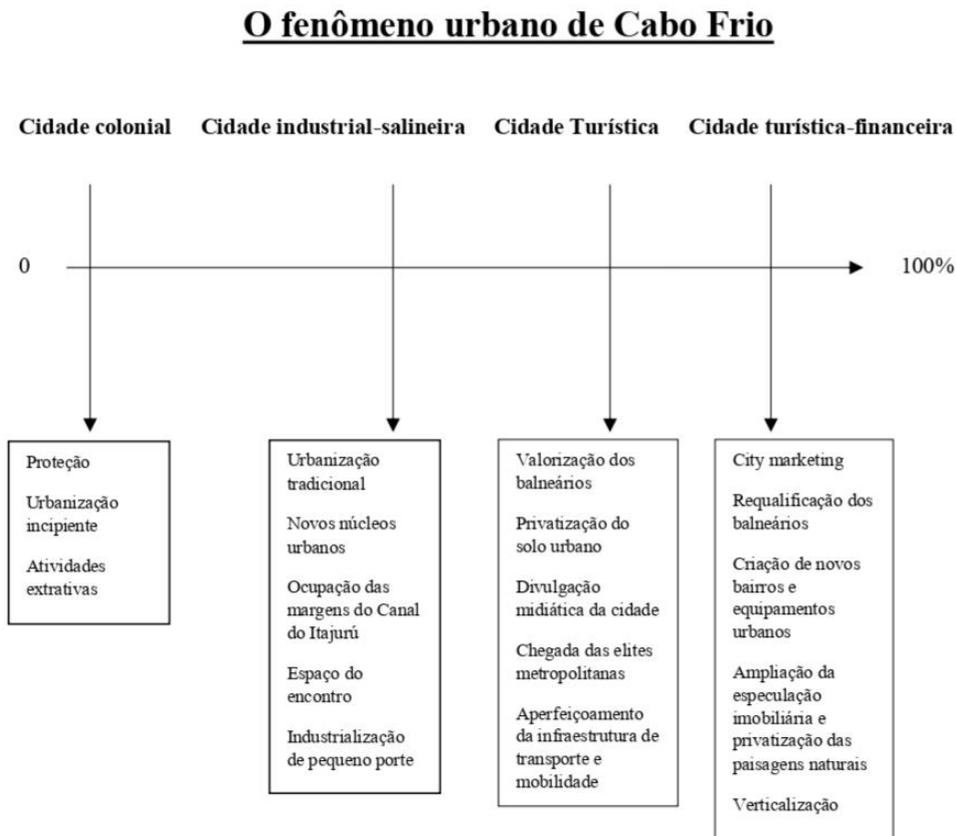


Fonte: Memorial Cabo Frio, 2022.

Para ilustrar essa análise, a figura 20 apresenta uma adaptação da trajetória do fenômeno urbano de Cabo Frio com base no eixo de urbanização proposto por Lefebvre, que, em linhas gerais, pode ser representado da seguinte maneira:

<sup>42</sup> Na imagem superior da composição, a indicação com o número 1 refere-se à localização do Malibu Palace Hotel, inaugurado na década de 1970. Presente na imagem inferior, este cumpre papel relevante no que diz respeito à atividade turística da cidade, tendo se tornado uma referência geográfica no que se refere à parte da praia que ocupa.

Figura 20: O eixo do fenômeno urbano de Cabo Frio



Fonte: O autor, 2025.

a) Denominamos de "cidade colonial" o estágio inicial da urbanização de Cabo Frio, compreendido a partir de sua fundação pelos colonizadores e que, conforme explicitado neste capítulo, se estende até o início da economia salineira. Apesar de abranger um extenso período do que pode ser entendido como a história urbana do município, é possível concluir que, em termos gerais, a fundação da cidade desempenhava primordialmente o papel de base protetiva para a recém-conquistada nova terra. Posteriormente, contudo, começaram a surgir dinâmicas urbanas que configuraram afinidades com forças direcionadas à produção de uma cidade estruturada para atividades vinculadas à produção econômica extrativista, fazendo com que sua

consolidação pudesse contribuir para marcar uma transição significativa no processo de urbanização.

b) Na sequência temos o que aqui estamos chamando de “cidade industrial-salineira” o qual guarda diferenças consideráveis com o período anterior pelo fato de imprimir uma nova dinâmica no espaço. Esse tipo de urbanização que chamaremos aqui de “tradicional”<sup>43</sup> viabilizava a formação de um espaço do trabalho, do encontro e de uma relação mais próxima com a paisagem natural (figura 21) que, nos tempos atuais, se manifesta com grande escassez.

Além de promover uma urbanização distinta daquela verificada anteriormente, na qual a cidade passou a desempenhar novas funções, o desenvolvimento da economia salineira contribuiu para o fortalecimento da centralidade de Cabo Frio na região. Esse processo foi intensificado, especialmente, com a chegada da Companhia Nacional de Álcalis (CNA), uma fábrica de barrilha e sal instalada em Arraial do Cabo, então distrito de Cabo Frio, na década de 1940, e com a implantação da empresa salineira Sal Cisne na década de 1950.

Como é característico dos impactos gerados pela industrialização, esse período coincidiu com um significativo incremento demográfico quando comparada com períodos anteriores<sup>44</sup>, inserindo o município na rota de fluxos migratórios de pessoas em busca de trabalho. Além disso, observou-se a mobilização de consideráveis aportes financeiros necessários para viabilizar e sustentar esse tipo de empreendimento, tendo em vista de que, no caso da Álcalis (figura 22), sua instalação resultava da política desenvolvimentista do presidente Getúlio Vargas (RIBEIRO, 2012; ROCHA, 2023).

A transição da “cidade colonial” para a “cidade industrial-salineira” pode ser interpretada, no contexto da urbanização, como uma transformação de uma dinâmica predominantemente local para uma configuração urbana mais integrada a redes externas. No período colonial, as dinâmicas locais prevaleciam, caracterizando-se por um crescimento modesto, em grande parte devido à limitada interação com espaços exógenos à sua região de origem. Com a consolidação da economia salineira e o advento de indústrias, observa-se uma mudança significativa, na qual a cidade começa a estabelecer relações econômicas e sociais

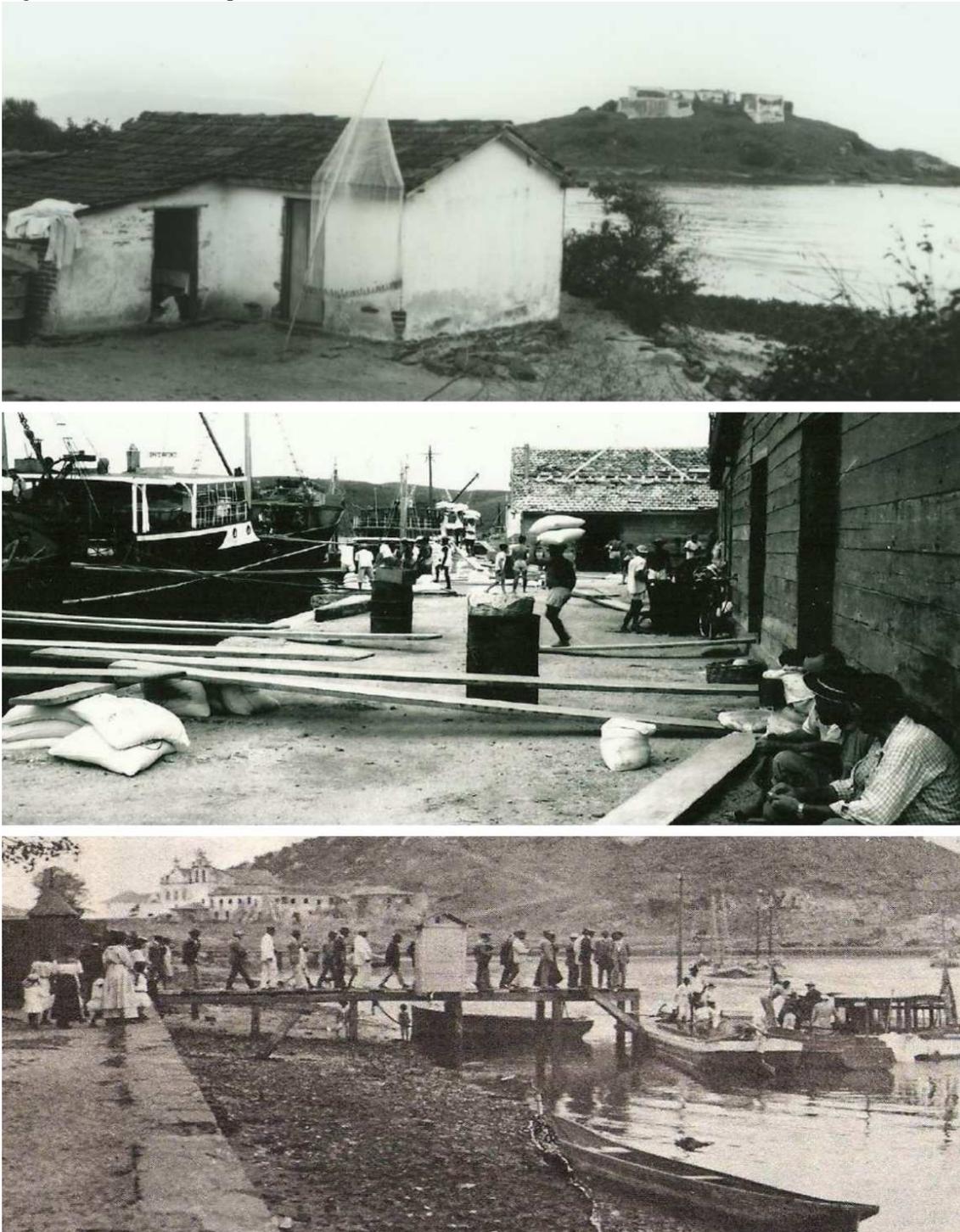
---

<sup>43</sup> Guardadas as devidas proporções, contextos e escalas com o que já se produziu acerca do termo. Preferimos trata-lo como tradicional no seio do contexto histórico e socioespacial de Cabo Frio.

<sup>44</sup> De acordo com o IBGE, na década de 1940, Cabo Frio contava com um contingente populacional de 14.948 habitantes.

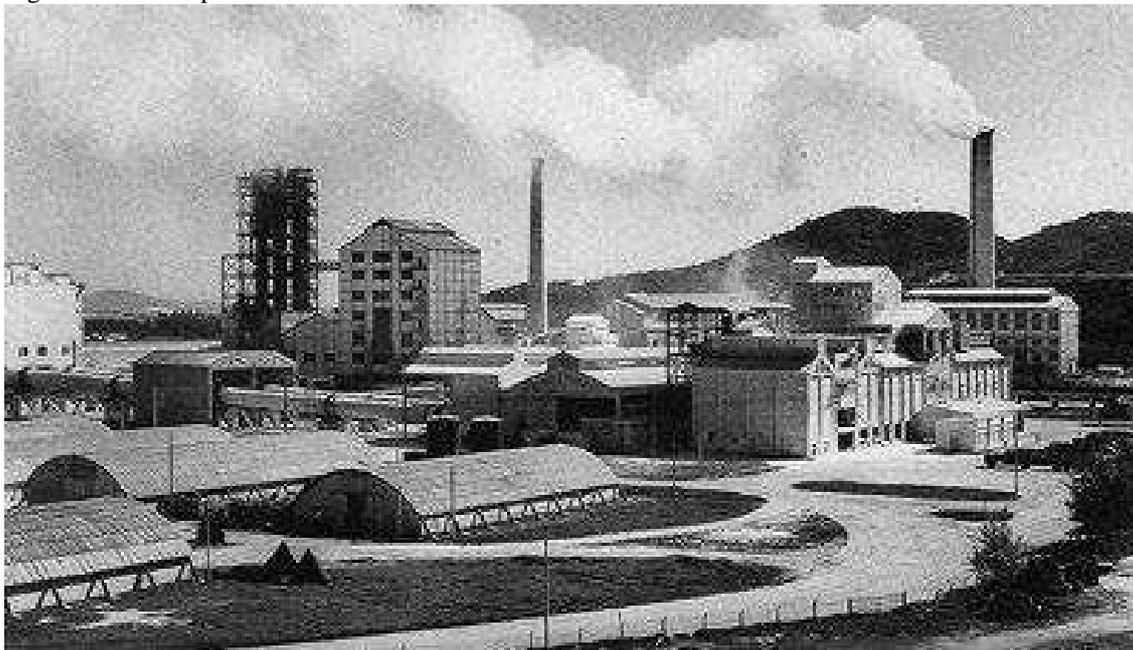
com outras cidades, tornando-se cada vez mais subordinada à metrópole fluminense, em particular ao Rio de Janeiro, como polo articulador de fluxos regionais.

Figura 21: Cabo Frio na primeira metade do século XX.



Fonte: Acervo Wolney.

Figura 22: A Companhia Nacional de Álcalis em Arraial do Cabo



Fonte: ABICLOR (2018).

c) A “cidade turística”, período subsequente, tem seu início com a inserção do turismo como atividade estruturante e se estende até os dias atuais. Esse período é marcado pela consolidação dessa atividade por meio do consumo e da apropriação dos espaços naturais, promovendo transformações significativas nas dinâmicas urbana e econômica do município.

Conforme discutido neste capítulo, sua gênese está associada à descoberta do potencial náutico da região por uma parcela da elite carioca e fluminense, que impulsionou a territorialização dessa classe social através da ocupação dos balneários locais. Essa ocupação se deu, sobretudo, pela construção de clubes náuticos e outras estruturas voltadas ao lazer e turismo, reafirmando o protagonismo dessa atividade na reconfiguração espacial de Cabo Frio (MELO, 2009; CHRISTOVÃO, 2011).

Essa “vocação” turística passa a ser potencializada quando Cabo Frio e Armação dos Búzios que, à época compunha o espaço cabo-friense como um de seus distritos, passam a figurar na média (jornais e revistas) com a chegada da atriz francesa Brigitte Bardot (figura 23), na década de 1960. Cabo Frio e seu entorno registram o avanço do turismo pela exploração dos seus balneários com a inauguração de condomínios fechados, hotéis e pousadas, restaurantes e outras atividades esportivas, tudo isso acompanhado, evidentemente, de elevados índices de valorização do espaço.

Figura 23: Brigitte Bardot em Búzios



Fonte: O Globo, 2014.

Nas décadas posteriores, a urbanização turística de Cabo Frio, que já demonstrava sua tendência à privatização dos espaços públicos, consolidou-se como a principal atividade econômica do município. A partir da década de 1990, os royalties do petróleo desempenharam um papel transformador, possibilitando a implementação de políticas públicas voltadas para investimentos que impulsionaram um novo padrão de urbanização e intensificaram a valorização imobiliária.

Segundo Oliveira e Mascarenhas (2007) as administrações dos prefeitos Alair Corrêa e Marcos da Rocha Mendes concentraram-se em obras de requalificação urbana nas áreas turísticas, destacando intervenções como a construção de praças e o Boulevard Canal. Tais iniciativas promoveram um discurso de qualidade de vida e modernidade, que fortaleceu o consumo do espaço urbano e atraiu investimentos privados, especialmente do setor imobiliário. A verticalização da orla da Praia do Forte, com a substituição de casas e edificações antigas por prédios, e a valorização de bairros anteriormente periféricos ilustram os impactos desse processo.

Durante os cerca de dezesseis anos de alternância entre esses prefeitos, nas décadas de 1990 e 2000, as políticas públicas privilegiaram a realização de eventos, a limpeza urbana e o embelezamento da cidade. Essas ações contribuíram para consolidar um imaginário de progresso, sustentado pela aceitação popular e pela estreita relação entre a governança urbana e os interesses de empresários e grandes proprietários de terra.

Esse alinhamento político-econômico resultou em um modelo de desenvolvimento urbano orientado pela valorização do espaço e pela mercantilização do território. Pesquisas anteriores, como Louzada (2018), além dos trabalhos de Oliveira e Mascarenhas (2007), associam essas políticas à noção de *city marketing*, empregada como estratégia para atrair capital privado. Tal abordagem reforçou uma forte vinculação entre as políticas públicas e os interesses do mercado imobiliário, consolidando um modelo de governança urbana que reflete essa dinâmica.

Entendemos, portanto, que as ações promovidas pelo capital imobiliário passam a fortalecer ainda mais a centralidade do município nesse setor, à medida que os fluxos financeiros se concentram, gerando um movimento de crescente convergência direcionado a Cabo Frio e sua região. Nessa perspectiva, identificamos um novo momento no que tange às investidas dessa atividade econômica no espaço da cidade. Antes de tudo, não se trata de algum tipo de revolução entre a ação do capital especulativo imobiliário e a cidade, no sentido alguma mudança ou renovação nas suas práticas, suas intervenções permanecem atreladas à toda infraestrutura e os discursos midiáticos construídos que se alinham a todo o percurso histórico conduzido pela exploração turística. Por outro lado, o que nos chama a atenção é o ambiente favorável que o referido ramo econômico encontra na cidade em virtude de políticas públicas que o favorecem e que, no atual momento, busca se expandir através de pressões e tensionamentos sobre novas áreas da cidade.

O contexto vantajoso que aqui estamos sinalizando é recente e ocorre a partir de meados da década de 2010 e está associado à, em primeiro lugar, queda das receitas petro-rentistas (figura 24) percebidas pelo município, seguido da manutenção do turismo do tipo sol e praia e a inexistência de estímulo a outros tipos de turismo, bem como de novas atividades econômicas.

Nesse sentido, compreende-se que Cabo Frio converteu parte considerável dessa renda no investimento em um tipo de turismo deficitário, tendo a urbanização turística como forma de despejar o dinheiro dos royalties no espaço da cidade (OLIVERA, MASCARENHAS, 2007; LOUZADA, 2018), e que, por conseguinte, não conseguiu reproduzir o padrão de rendimentos vistos no período do petro-rentismo.

Figura 24: Valores de royalties recebidos pela cidade de Cabo Frio



Fonte: O Globo<sup>45</sup>, 2024.

A chegada da atividade turística em Cabo Frio deu início à abertura para expressivas mudanças na forma e na função que a cidade experimentaria de modo mais aprofundado nas décadas subsequentes. A atividade salineira resiste até os dias de hoje, assim como a pesca, no entanto, a primazia de tempos anteriores passou a orbitar a periferia de um município que passa a concentrar suas prioridades em estimular a nova economia e que resulta em um novo tipo de produção espacial. Os novos objetos que passam a compor a paisagem da cidade, ou, como nos dizeres do professor Milton Santos (2014), as novas *próteses*, requerem novas ações, no sentido de novos tipos de organização econômica, política e social. De modo indissociável, novas ações criam novos objetos e novos objetos precisam de novas ações para se manterem protagonistas no cenário que se forma, configurando um processo dialético que se retroalimenta, tomando como referência o pensamento do autor citado. Todas essas alterações, que tiveram como cerne o âmbito econômico, provocaram o que pode ser entendido como um processo de refuncionalização do espaço cabo-friense. Em concordância com Santos (1985, p. 49), “sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial”.

Analisar essas transformações através da tríade forma, função e estrutura, sugerida por Lefebvre, parece-nos salutar. Vejamos o exemplo do Canal do Itajuru, apesar de ser um elemento natural e ainda manter boa parte de suas qualidades, sua forma foi modificada tanto pelas obras de estreitamento de suas margens, quanto pelos novos equipamentos urbanos que ali se instalaram. A função que era produtiva, sal e pesca, cedeu lugar ao turismo e lazer.

<sup>45</sup> <https://infograficos.oglobo.globo.com/politica/monitor-royalties.html#/municipios/3300704>

Assim, deixou de ser uma via de escoamento da produção regional, tornando-se um local de fornecimento de serviços e de consumo de agentes exteriores ao município. A estrutura também não é mais a mesma, pois sofreu uma guinada para o turismo, deixando de ser orientada para a produção. Nas palavras de Lencioni (2017a, p. 33):

Entre estrutura, forma e função há, portanto, um descompasso a refletir registros de tempos diferentes, uma forma advinda de um dado momento histórico, uma função mais nova, mais recente e uma estrutura igualmente nova e recente. Temos num mesmo lugar, num mesmo espaço, várias temporalidades.

A expansão do turismo em Cabo Frio, embora marcada por contradições, inaugura uma nova etapa no processo de urbanização do município, associada ao seu crescimento e à diversificação de suas atividades econômicas. Em conjunto com outras práticas econômicas de relevância crescente, como a atividade petrolífera, o turismo contribuiu para a inclusão de Cabo Frio em posições mais destacadas na rede urbana regional.

Ademais, a forma como o turismo se consolidou e continua a se manifestar na cidade criou condições propícias para o fortalecimento e a expansão do mercado imobiliário. Esse setor encontrou no turismo uma base sólida para impulsionar suas operações, intensificando as dinâmicas de valorização e mercantilização do espaço urbano de Cabo Frio

A emergência da cidade turística configura uma ruptura com os modelos urbanos precedentes em Cabo Frio, inaugurando um processo no qual as influências características da metrópole tornam-se progressivamente mais pronunciadas. Esse movimento é intensificado pela mercantilização de espaços estratégicos, destinados à exploração pelas dinâmicas capitalistas em ascensão.

Tal transformação marca o início de um período em que as práticas voltadas à maximização de lucros derivados do espaço urbano assumem centralidade, particularmente no contexto contemporâneo. É nesse cenário que se identificam convergências com o fenômeno da metropolização do espaço, delineando uma nova etapa que denominamos “cidade turística-financeira,” caracterizada pela intensificação das relações entre turismo, mercado imobiliário e financeirização dos recursos espaciais.

O incremento de novos fluxos, bem como a intensificação desses, amplia a escala de abrangência do município, tornando-o alvo de ações cada vez mais significativas de agentes econômicos oriundos de outras cidades e metrópoles brasileiras, particularmente ligados ao capital imobiliário. A atuação desses agentes, em conjunto com a administração pública municipal e outras esferas governamentais, configura uma governança urbana que impacta diretamente a forma, a função e a estrutura da cidade.

No capítulo seguinte, serão analisados os elementos característicos dos processos que se cristalizam no período mais recente de urbanização de Cabo Frio, com destaque para as estratégias adotadas pelo mercado imobiliário e as formas pelas quais essas iniciativas têm contribuído para a intensificação da extração de valor do espaço urbano, moldando a dinâmica socioeconômica e espacial do município.

### **3 CONTEXTUALIZANDO CABO FRIO NO DEBATE DAS CIDADES MÉDIAS**

Neste capítulo, concentraremos esforços em discutir de que maneira Cabo Frio se adequa ao conceito de cidades médias. Como mencionado anteriormente nos capítulos anteriores desta tese, tomaremos como parâmetro as questões de ordem econômica que pairam sobre o município. Tendo em vista a dificuldade em estabelecer consenso no que tange às maneiras de se definir uma cidade média devido à grande heterogeneidade em que guarda cada realidade desse tipo de cidade no Brasil, tomaremos as questões de ordem econômica como parâmetro para identificar o papel que esta cidade assume na rede urbana fluminense e nacional. Ainda assim, destacaremos a importância da discussão em torno de modelos anteriormente utilizados para definir cidades médias como, por exemplo, o tamanho demográfico.

#### **3.1 Discutindo a metropolização do espaço de Cabo Frio e seu papel como cidade média**

Esta seção tem como objetivo examinar o fenômeno da metropolização do espaço urbano em Cabo Frio, destacando-o como uma tendência emergente no recente processo de urbanização. A cidade, tradicionalmente vinculada ao turismo e às atividades comerciais e de serviços, tem experimentado uma crescente integração a fluxos metropolitanos, configurando-se como um polo intermediário que conecta as dinâmicas locais às redes urbanas mais amplas. Essa metropolização reflete não apenas um crescimento demográfico e econômico, mas também uma certa complexificação das relações socioespaciais, fato que pode evidenciar a consolidação de Cabo Frio como uma cidade média. O capítulo, portanto, propõe-se a investigar como essa transformação recente insere a cidade em um contexto mais amplo de reorganização urbana, analisando suas implicações e desafios contemporâneos.

### 3.1.1 Cabo Frio: uma cidade média metropolizada?

Um dos principais desafios desta pesquisa, bem como seu objetivo central, é analisar e debater, inicialmente, de que forma Cabo Frio pode ser caracterizada como uma cidade média. Em seguida, busca-se direcionar esforços teóricos e empíricos para reconhecer os elementos associados ao fenômeno da metropolização em um contexto urbano que se propõe classificar dentro dessa categoria.

Como explicitado no primeiro capítulo, presenciamos atualmente um momento em que as formas de urbanização passam por um processo de transição. O debate gerado em torno dessa mudança vem suscitando uma série de produções científicas no bojo das ciências sociais, em especial, a ciência geográfica. Nesse processo, surgiram inúmeras concepções que se lançam à tarefa de interpretar suas características e especificidades. Uma delas é a metropolização do espaço, conceito que recebe uma nova noção hodiernamente do que anteriormente.

Ao tratar da metropolização do espaço, é necessário inicialmente considerar alguns elementos que fundamentarão a análise a ser realizada. O primeiro ponto a ser destacado é que o fenômeno urbano, associado à industrialização e à formação de aglomerações urbano-industriais, típico das décadas anteriores, está gradualmente sendo substituído pelo fenômeno metropolitano, ligado à desindustrialização e às transformações na organização do trabalho (FERREIRA, RUA, de MATTOS, 2014) e às formas de acumulação de riqueza relacionadas ao consumo do espaço. A metropolização também envolve a desconcentração e a "explosão" da metrópole, ou seja, a difusão dos códigos metropolitanos para além dos limites formais das regiões metropolitanas. O segundo ponto a ser considerado é que essa transformação do espaço urbano em urbano-metropolitano ou, simplesmente, metropolitano, afeta diversos outros processos espaciais, como, a ressignificação do conceito de cidades médias à medida que estas passam a adquirir novos papéis nas suas imediações, ou áreas de influência, e propriamente na rede urbana em diferentes escalas a partir do estreitamento de relações cada vez mais tênues com a metrópole.

Tendo em vista que metropolização passa a ser compreendida a partir da ideia de que significa a incorporação de áreas contíguas ou não à metrópole pela extensão de suas características a esses espaços a partir da transposição de suas dinâmicas que são, de maneira geral, fundamentalmente imbricadas à fase atual do capitalismo e ao modelo neoliberal de

organização política e econômica no qual o espaço não passa de forma ileisa. Assim sendo, esse contexto é responsável por fazer com que a organização metropolitana se estenda para além do seu espaço, atingindo, assim, áreas e regiões cada vez mais distantes, via redes de transporte e comunicação, como cidades de outras redes urbanas, cidades que não se incluem na sua região geográfica imediata, além de espaços rurais e áreas naturais de preservação. A realidade do urbano converte-se de uma organização concentrada nas metrópoles, característica básica da urbanização brasileira, para um tipo de urbanização dispersa, criando múltiplas centralidades em uma área de abrangência que ganha proporções colossais.

Nesse sentido, torna-se importante investigar de que maneira podemos reconhecer o estreitamento das relações na escala urbana local de Cabo Frio e a escala metropolitana e/ou regional? Outra questão que se coloca nesse prisma é a seguinte, quais são os elementos que promovem um caráter de metropolização para a cidade de Cabo Frio e quais são seus agentes? Se estamos debruçados sobre um objeto empírico no qual compreendemos que experimenta de maneira cada vez mais célere certos elementos do mundo globalizado, faz-se necessário uma análise acerca dos fluxos que confluem para o município, pois podem revelar como a circulação de pessoas, bens e capitais aproximam cidades de escalas diferentes e, também, a possibilidade da existência de alguma espécie de convergência entre redes de distintas escalas. Nesse sentido, faz-se necessário compreender de que maneira se configura o papel de Cabo Frio sua escala imediata.

No que tange à dimensão econômica, ponto central na nossa análise sobre metropolização e redefinição da função desempenhada por esta cidade na sua área de influência, levaremos em consideração a maneira como o desenvolvimento urbano de Cabo Frio foi forjado a partir das atividades econômicas tendo como ponto de partida a economia do turismo. É notório, em parte considerável dos trabalhos<sup>46</sup> que contemplam análises sobre os processos de formação espacial, histórica e social da cidade a indicação de que essa atividade é responsável por significativas transformações ocorridas desde o seu advento, sobretudo a partir da década de 1970. Cabe-nos, portanto, inquirir qual o grau de metropolização que apresenta, especialmente a partir da chegada de outras atividades que compõem o escopo da atividade turística e que passam a conferir centralidade para o município em tela.

---

<sup>46</sup> Oliveira e Mascarenhas (2007), Melo (2009), Christovão (2011), Ramão (2023), Gonçalves (2019), Louzada (2018).

### 3.1.2 A atuação do capital imobiliário em Cabo Frio sob a ótica da metropolização

Para que consigamos refletir acerca da relação do capital imobiliário como indutor da metropolização, podemos fazer o seguinte paralelo. De maneira geral, podemos interpretar o modo como se deu a formação urbana de Cabo Frio dividindo-a historicamente em dois momentos

Assim sendo, o capital imobiliário, impulsionado em grande medida pela urbanização turística, atua no município tendo como base a valorização dos balneários locais e busca, neste momento, alternativas estratégicas para ampliar o consumo do espaço urbano. Considerando que as áreas destinadas à atividade turística encontram-se praticamente saturadas, o setor imobiliário direciona seus esforços para novos espaços de exploração. Nesse contexto, a especulação expande-se para regiões relativamente afastadas dos balneários previamente valorizados, incluindo antigos locais de salinas desativadas e áreas de vegetação natural, muitas delas sob proteção ambiental. Além disso, identificamos que há um processo recente de pressão, especialmente de cunho político, que versa sobre a possibilidade de um novo processo de verticalização, viabilizada pelo novo plano diretor do município e suas leis complementares, configura-se como mais um vetor significativo de expansão dessa atividade.

Diante dessa dinâmica, considera-se fundamental, no âmbito desta tese, discutir os eventos e projetos que têm configurado a atuação imobiliária em Cabo Frio, com ênfase na análise de como intervenções urbanas, empreendimentos de grande porte e a influência de agentes privados têm reconfigurado o território, transformado as relações socioeconômicas locais e gerado conflitos resultantes dessas ações. Essa abordagem busca estabelecer conexões mais consistentes entre o objeto de estudo e o referencial teórico adotado, contribuindo para uma compreensão aprofundada do fenômeno em questão.

### 3.1.3 A exploração das áreas de salina

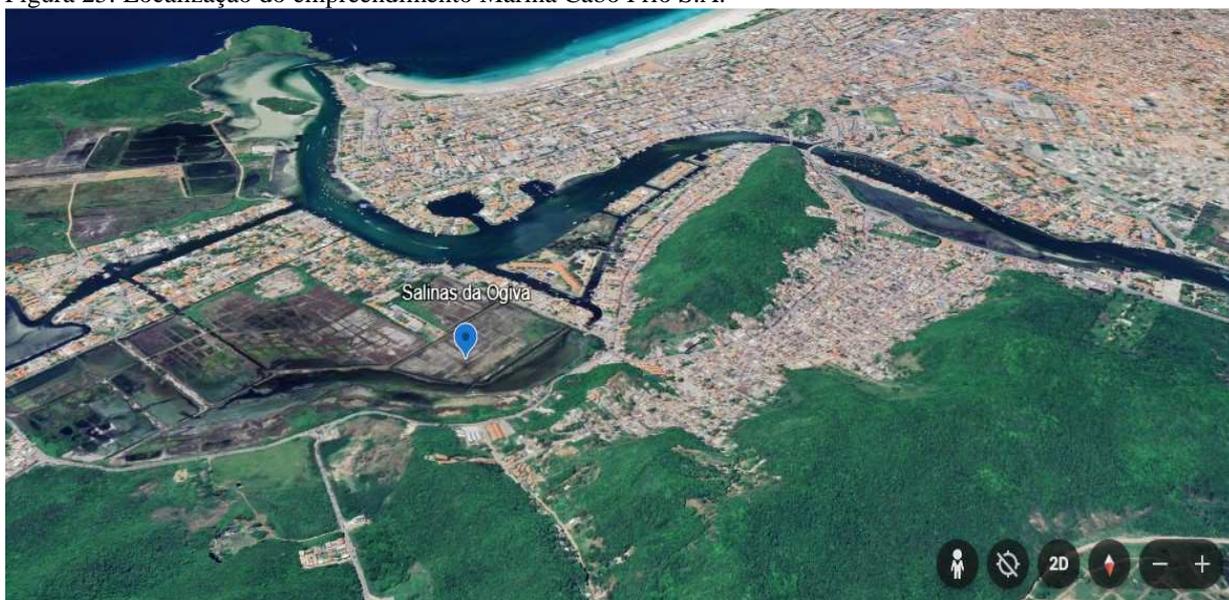
Conforme já abordado em trabalhos anteriores (LOUZADA, 2018) e ao longo desta tese, uma prática que vem se tornando cada vez mais recorrente na cidade refere-se à ocupação de áreas de salinas. Esses espaços, anteriormente destinados à produção industrial

salineira, agora passam por um processo de mercantilização, sendo convertidos em territórios de alto valor comercial. Desde o início da década de 2020, Cabo Frio tem testemunhado a ocupação progressiva dessas localidades, exemplificada em dois casos concretos.

### 3.1.4 O mangue Salinas da Ogiva

No início do ano de 2022, o anúncio de um novo empreendimento na cidade gerou polêmica e muita discussão. Tratava-se do projeto imobiliário Marina Cabo Frio S.A., que seria implantado à época pela construtora Viverde Urbanismo (que hoje em dia se chama Uniqo Urbanismo), sediada na cidade do Rio de Janeiro. Tratava-se de um condomínio de luxo que seria edificado em local onde há um mangue e uma salina que ao longo das últimas décadas permanece desativada.

Figura 25: Localização do empreendimento Marina Cabo Frio S.A.



Fonte: Google Earth, 2024. Marcação do empreendimento feita pelo autor.

Situado nas proximidades das margens do Canal do Itajurú, na extensão do bairro da Gamboa – reconhecido como um atrativo para turistas devido à concentração de comércio voltado para moda praia – e na entrada do bairro da Ogiva, predominantemente ocupado por condomínios e clubes náuticos, o projeto tornou-se foco de intensas manifestações de grupos ambientalistas devido ao elevado potencial de impacto ambiental associado à sua implementação. Os debates concentravam-se no argumento de que a concretização do

empreendimento resultaria em graves danos ambientais, dado que a área em questão abrigava um manguezal, ecossistema de elevada importância ecológica<sup>47</sup>.

Quanto à natureza da propriedade do empreendimento, tratava-se de um terreno de domínio privado, pertencente ao grupo incorporador, o que lhes conferia as garantias legais para o uso do solo. Entretanto, considerando a existência de uma peculiaridade ambiental na área, tornou-se necessário submeter o projeto a avaliações técnicas realizadas pelos órgãos ambientais competentes, especificamente o Instituto Estadual do Ambiente (INEA), que, ao final, emitiu um parecer que aprovava a sua execução.

Durante o período em que os trâmites legais para o início da obra estavam em andamento, grupos de moradores da cidade, juntamente com a Organização Não Governamental (ONG) Anhangá, promoveram diversas manifestações com o objetivo de impedir a degradação do manguezal decorrente da implementação do projeto (figura 26). Essas ações intensificaram a mobilização em torno da causa, que passou a receber maior visibilidade na mídia e a sensibilizar uma parcela significativa da população local.

Os esforços voltados à preservação da área resultaram, em contrapartida, em ações como o cercamento do terreno com tapumes (figura 27), isolando-o do contato com a comunidade, a ocorrência de incêndios na vegetação situada em suas margens e a obstrução de canais (feitos por manilhas) que conectavam o manguezal à lagoa, vias fundamentais para alimentação do bioma. Tais medidas foram sustentadas pelo discurso dos responsáveis pelo empreendimento, que alegavam não se tratar de um manguezal, argumento também reiterado pelo prefeito José Bonifácio em entrevista ao jornal *O Dia*<sup>48</sup> e pelos relatórios de aprovação emitidos pelo INEA, que habilitaram a área para construção. Esse cenário evidencia o apoio do poder público ao empreendimento e aos agentes econômicos envolvidos, uma vez que nenhuma iniciativa foi tomada no sentido de esclarecer ou assegurar a preservação ambiental da área em questão, configurando um tipo de governança urbana na qual agentes imobiliários exercem influência direta no contexto das decisões políticas que são implantadas no espaço da cidade.

---

<sup>47</sup> Para todos os efeitos, os manguezais exercem um papel crucial como exportadores de matéria orgânica para o estuário, promovendo a produtividade primária na zona costeira. Nessas áreas, peixes, moluscos e crustáceos encontram condições ideais para reprodução, funcionando como berçário, criadouro e refúgio para diversas espécies de fauna aquática e terrestre, com significativo valor ecológico e econômico.

<sup>48</sup> A informação pode ser conferida em < <https://odia.ig.com.br/cabo-frio/2023/01/6554653-especialista-confirma-que-mangue-da-ogiva-em-cabo-frio-e-alvo-de-crimes-ambientais.html>>. Acesso em 10/03/2023.

Figura 26: Cartazes dos atos de conscientização sobre o Mangue da Ogiva



Fonte: ONG Anhangá, 2022.

Figura 27: Cercamento do mangue da Ogiva



Fonte: ONG Anhangá, 2022.

Houve resistência dos grupos ambientalistas reiterando a importância da causa através de atos de protesto, ações de desobstrução das manilhas (figura 28), realização de abaixo

assinado, divulgação na mídia televisiva, internet e de rádio, além de ações judiciais para garantir o impedimento da realização das obras que dariam início ao projeto.

Figura 28: Desobstrução dos canais pelos moradores.



Fonte: Jornal Folha dos Lagos, junho de 2022<sup>49</sup>.

Equipes técnicas foram mobilizadas para visitar a área com o objetivo de sustentar a causa ambiental, reunindo esforços para comprovar a existência de um manguezal. Como desdobramento de uma Ação Civil Pública promovida pelo grupo S.O.S Mangue da Ogiva, membros do Núcleo de Estudos em Manguezais (NEMA) da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) foram convidados a participar de uma inspeção judicial, com a finalidade de elaborar um laudo técnico sobre a presença do manguezal. Em entrevista ao jornal *O Dia*<sup>50</sup>, o coordenador do NEMA e oceanógrafo Mario Soares, confirmou que a área corresponde a um ecossistema de manguezal, destacando que tanto a vegetação viva quanto a que foi morta em decorrência das ações dos empreendedores é composta por espécies características desse tipo de ambiente.

Após a análise realizada pelos especialistas, o conflito envolvendo o mangue da Ogiva foi temporariamente resolvido em 1º de dezembro de 2022, quando o Tribunal de Justiça

<sup>49</sup> Disponível em < <https://www.folhadoslago.com/geral/moradores-retiram-bloqueio-de-canal-que-irriga-mangue-da-ogiva-em/19307/>>. Acesso em 10/03/2023.

<sup>50</sup> Disponível em < <https://odia.ig.com.br/cabo-frio/2023/01/6554653-especialista-confirma-que-mangue-da-ogiva-em-cabo-frio-e-alvo-de-crimes-ambientais.html>>. Acesso em 10/03/2023.

determinou a suspensão<sup>51</sup> das obras do empreendimento Marinas S.A., que ainda não haviam sido iniciadas. A decisão, que vigora até hoje, incluiu a suspensão parcial da licença emitida pelo INEA, que autorizava a execução do projeto. No entanto, é importante destacar que, por se tratar de uma propriedade privada com elevado valor para o capital imobiliário e interpretada pelos agentes interessados como um "espaço vazio", é plausível supor que, em outro momento, possam ser articuladas novas estratégias para a ocupação dessa área, resultando em novos conflitos e tensões.

### 3.1.5 O parque aquático “Nova Cabo Frio Water Park”

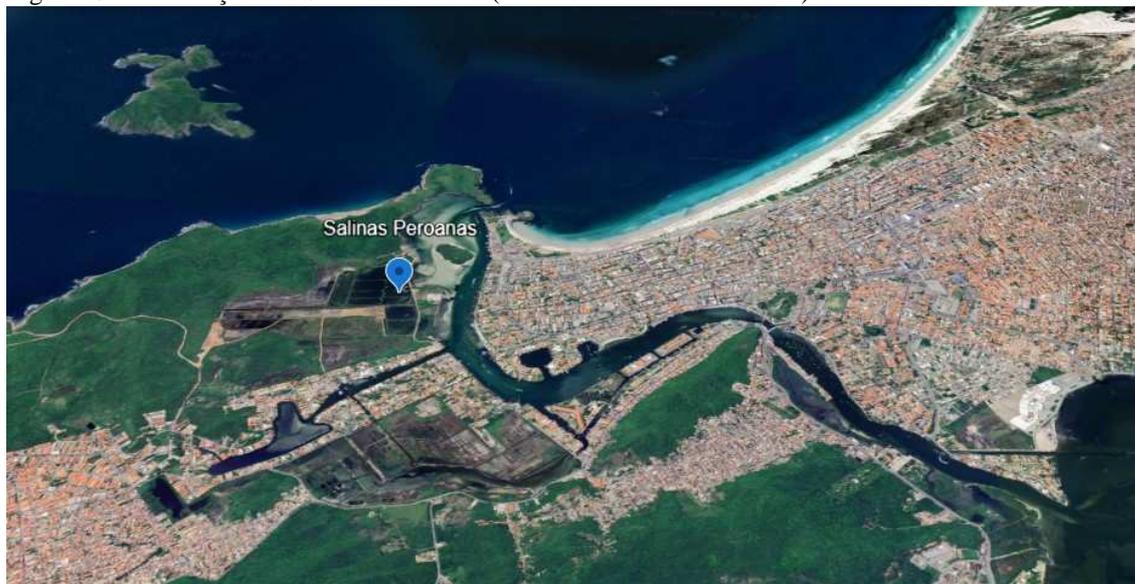
Outro exemplo que ilustra a articulação entre agentes públicos e privados no espaço urbano de Cabo Frio é o projeto de um megaempreendimento imobiliário denominado *Nova Cabo Frio Water Park*. Este empreendimento prevê a construção de um complexo multifuncional, composto por um parque aquático, um centro de entretenimento, um *beach club* e um *resort* estruturado em três vilas hoteleiras, totalizando quinhentas e trinta e seis unidades habitacionais.

O empreendimento pertence à incorporadora paulista São José Desenvolvimento Imobiliário S.A., amplamente reconhecida por sua atuação nacional na construção de shoppings e condomínios em diferentes regiões do Brasil. O projeto será desenvolvido em um terreno de propriedade da empresa, atualmente ocupado por um conjunto de salinas desativadas denominado Salinas Peroanas. Localizada às margens do Canal do Itajurú, a área situa-se próxima aos bairros Però, Caminho Verde e Ogiva, que, por sua vez, compõem uma região altamente valorizada devido à proximidade com os principais balneários da cidade, como a Praia do Forte, a Praia do Però e a Praia das Conchas, conforme ilustrado na figura 29.

---

<sup>51</sup> Disponível em < [https://odia.ig.com.br/cabo-frio/2022/12/6533835-tribunal-de-justica-manda-suspender-obras-no-mangue-da-ogiva-em-cabo-frio.html?fbclid=PAZXh0bgNhZW0CMTEAAabhRx5JHHIsZt0TsiNBn7HfG0Ela57DkJ125YEu54iQFPkz6dzySIGReQ4\\_aem\\_COUbMTGYgxgE-tLi7YoTfg](https://odia.ig.com.br/cabo-frio/2022/12/6533835-tribunal-de-justica-manda-suspender-obras-no-mangue-da-ogiva-em-cabo-frio.html?fbclid=PAZXh0bgNhZW0CMTEAAabhRx5JHHIsZt0TsiNBn7HfG0Ela57DkJ125YEu54iQFPkz6dzySIGReQ4_aem_COUbMTGYgxgE-tLi7YoTfg)>. Acesso em 10/03/2023.

Figura 29: Localização das Salinas Peroanas (Nova Cabo Frio Water Park)



Fonte: Google Earth, 2024.

De acordo com o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), realizado pela empresa consultora carioca Masterplan Engenharia Consultiva e Ambiental para a aquisição das licenças necessárias, a área de total do imóvel é de 1.129.637,58 metros quadrados, enquanto que a área edificada será de 56.228,96 metros quadrados.

Segundo o referido estudo, a construção do empreendimento será dividida em quatro etapas com duração de setenta e dois meses até a sua conclusão. Primeiramente serão erguidos o Beach Club, a estrutura de estacionamento, de recepção aos visitantes que conta com lojas, alimentação, banheiros, vestiários, praça de chegada e a piscina de ondas, em seguida serão lançadas o centro de entretenimento, o rio lento, a praia com areia, a segunda piscina de ondas, o bar molhado e a área infantil com os brinquedos. Na terceira fase será concluída a estrutura do parque aquático com a implantação de um toboágua e, por fim, na quarta fase serão construídas as unidades hoteleiras.

No que tange às características do empreendimento, estima-se uma capacidade de atendimento de até 15.000 turistas por dia no parque aquático, enquanto as unidades fracionadas deverão abrigar, em média, quatro hóspedes por dia cada. Considerando uma taxa média de ocupação de 80% nas 536 unidades previstas, projeta-se um total aproximado de 1.702 hóspedes por dia com a conclusão integral do projeto (figura 30). Esses números evidenciam o caráter de grande escala do complexo, que apresenta um potencial significativo para impactar o turismo tanto na cidade quanto na região. Ademais, é importante destacar o potencial impacto ambiental decorrente da implantação do empreendimento, uma vez que ele

se encontra em uma área natural de relevância estratégica, inserida no contexto do sistema lagunar da Lagoa de Araruama.

Figura 30: Layout do empreendimento Nova Cabo Frio Water Park



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança, Masterplan, 2022.

Do ponto de vista dos empreendedores acerca do impacto econômico no município, o empreendimento prevê a geração de novos empregos, o que pode contribuir para o aumento da arrecadação municipal, o fortalecimento do turismo e, de certa maneira, o desenvolvimento econômico de Cabo Frio. Durante a fase de construção, serão criados postos de trabalho diretos, bem como empregos indiretos associados às demandas relacionadas à execução das obras. Na etapa operacional, além das vagas diretas necessárias para o funcionamento do complexo, espera-se a geração de empregos indiretos vinculados ao consumo de bens e serviços pelos futuros moradores e visitantes (MASTERPLAN, 2022).

De acordo com o documento publicado, a mão de obra empregada no *Nova Cabo Frio Water Park* será prioritariamente oriunda do município, buscando alinhar o incentivo à economia local com a redução de custos de transporte para os funcionários. Para garantir o engajamento da comunidade local e o sucesso sustentável do empreendimento, o projeto

também propõe fomentar a cadeia produtiva do turismo local, priorizando a contratação de fornecedores da região (MASTERPLAN, 2022).

Estima-se a criação de 132 empregos diretos e 262 indiretos apenas nas primeiras fases do projeto, que incluem as atrações do parque aquático (como toboáguas, piscina de ondas, rio lento e brinquedos infantis), além do beach club e do comércio associado. Com a implementação dos serviços de hotelaria do *Nova Cabo Frio Water Park Hotel*, o número de empregos diretos deverá aumentar em aproximadamente 1.050 vagas (MASTERPLAN, 2022).

Embora ainda esteja em fase de planejamento para sua efetivação, o empreendimento tem suscitado debates e controvérsias relacionadas à sua implementação. Um dos aspectos centrais das discussões é a questão ambiental, dado que o projeto está inserido no perímetro do Parque Estadual da Costa do Sol (PECS), representado na figura 31, uma região que abriga ecossistemas sensíveis, como manguezais e restingas, além de áreas aquáticas como o espelho d'água do Canal do Itajurú e o oceano adjacente.

Em entrevista ao jornal *Folha dos Lagos*<sup>52</sup>, os representantes do Nova Cabo Frio Water Park afirmaram que todos os projetos associados à construção do empreendimento foram desenvolvidos com foco na preservação ambiental, em conformidade com a legislação vigente e com grande preocupação com a sustentabilidade. No entanto, grupos ambientalistas expressam preocupação de que um projeto de tamanha magnitude possa ocasionar impactos significativamente prejudiciais ao meio ambiente, tanto nas fases de construção quanto nas relacionadas às suas formas de uso. O INEA, órgão responsável pelo Parque Estadual da Costa do Sol (PECS), esclarece que o empreendimento obteve autorização para se instalar nessa localidade, pois se situará em uma área denominada "zona de amortecimento", ou seja, áreas que ficam no entorno e não no interior das Unidades de Conservação Integral.

---

<sup>52</sup> Disponível em < <https://www.folhadoslago.com/geral/camara-de-cabo-frio-fara-audiencia-publica-sobre-mega-parque-aquatico/20975/>>. Acesso em 23/07/24.

Figura 31: Área do Parque da Costa do Sol



Fonte: INEA

Outra questão relevante relacionada à dimensão ambiental da construção do parque refere-se à ausência de comunicação efetiva com a sociedade. De acordo reportagens publicadas no jornal *Folha dos Lagos*<sup>53</sup> e no site de notícias *RC24h*<sup>54</sup>, até o mês de junho do ano de 2024, o projeto ainda não havia sido apresentado aos conselhos da Área de Preservação Ambiental (APA) do Pau-Brasil e do Parque Estadual da Costa do Sol (PECS). Esses órgãos, compostos por representantes do poder público e da sociedade civil, têm a responsabilidade de avaliar projetos que possam impactar o meio ambiente.

Conforme estabelecido pelas normativas, sem a apresentação de projetos setoriais e a regularização fundiária, não é permitida a aprovação de empreendimentos, exceto aqueles voltados à recuperação de áreas degradadas ou atividades similares. A falta de transparência no diálogo entre os empreendedores e a sociedade torna-se evidente, uma vez que membros dos conselhos relatam desconhecer o projeto, afirmando que nunca tiveram acesso aos seus

<sup>53</sup> Disponível em < <https://www.folhadoslago.com/turismo/conselho-do-pecs-aguarda-documentacao-de-mega-parque-aquatico-em-cabo/21042/>>. Acesso em 23/07/24.

<sup>54</sup> Disponível em < <https://rc24h.com.br/futuro-parque-aquatico-em-cabo-frio-gera-debate-no-conselho-do-parque-estadual-da-costa-do-sol/>>. 23/07/24.

detalhes. Além disso, destacam que o processo de licenciamento, já concluído e com parecer favorável ao empreendimento, como mencionado, não foi submetido à avaliação prévia pelos conselhos do PECS e da Área de Proteção Ambiental do Pau-Brasil (APABR), contrariando os procedimentos esperados para iniciativas dessa proporção. Membros dos conselhos envolvidos destacam a necessidade de discutir uma série de impactos associados ao empreendimento, incluindo a supressão de vegetação nativa, com destaque para os manguezais, a presença de sambaquis e a existência de elementos naturais ameaçados de extinção, como o Formigueiro-do-litoral (*Formicivora littoralis*). Além disso, ressaltam a importância de abordar outros possíveis impactos ambientais decorrentes do projeto.

Esses representantes destacam a imprescindibilidade de que todas as medidas compensatórias e de mitigação associadas às licenças ambientais concedidas para construções em áreas naturais, particularmente nas zonas de amortecimento, sejam claramente definidas e rigorosamente implementadas. Tal clareza é considerada indispensável para assegurar a mitigação dos impactos ambientais e garantir a conformidade com as exigências legais e técnicas.

No entanto, constata-se que, aparentemente, essas diretrizes não têm sido integralmente observadas, evidenciando um *modus operandi* que privilegia a celeridade na viabilização do empreendimento em detrimento de uma atenção adequada às questões ambientais. Essa postura suscita preocupações em relação ao comprometimento com a preservação ambiental e à transparência no processo de licenciamento, configurando-se num processo extremamente contraditório. Tal dinâmica guarda semelhanças com os esforços de implementação dos projetos supracitados, como a Marina Cabo Frio e o *megaresort Club Med*<sup>55</sup>, que foram embargados pelo Ministério Público, bem como com outros empreendimentos efetivamente concretizados, a exemplo do bairro Novo Portinho e do *Shopping Park Lagos*<sup>56</sup>.

Além da controvérsia ambiental que permeia o processo de implementação do Nova Cabo Frio Water Park, destaca-se também a questão do espraiamento da especulação imobiliária, que agora se estende até a Praia das Conchas. Esse cenário ganhou novos contornos com a remoção dos quiosques que operavam na orla da praia há décadas, ocorrida em 30 de abril de 2024 (figura 32). No total, foram demolidos pela prefeitura do município

---

<sup>55</sup> Ver em Oliveira e Mascarenhas (2007).

<sup>56</sup> Ver em Louzada (2018).

onze quiosques por determinação do Ministério Público Federal (MPF). De acordo com a Administração Municipal, a prefeitura foi notificada pelo órgão federal para executar a desocupação e retirada dessas estruturas, sob a justificativa de que ocupavam ilegalmente um bem de uso comum do povo e terreno de marinha, além de estarem situados em uma área de preservação ambiental da Praia das Conchas, operando sem alvará e apresentando condições sanitárias inadequadas.

Figura 32: Praia das Conchas com os quiosques antes da demolição.



Fonte: Prefeitura Municipal de Cabo Frio.

A articulação entre a retirada dos quiosques e o empreendimento imobiliário é sustentada pela análise do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) relacionado ao parque aquático. Esse estudo ressalta a proximidade dos quiosques com o estacionamento da praia, área que faz parte da propriedade da construtora paulista responsável pelo projeto. A administração do estacionamento é realizada por uma empresa associada ao mesmo grupo econômico, a Nova Cabo Frio Estacionamentos LTDA, que possui a titularidade do terreno e também controla o acesso à Praia das Conchas por meio da Nova Cabo Frio Adventure. Essa última empresa exerce influência sobre os fluxos turísticos direcionados à Praia do Perú e aos acessos à Ilha do Japonês. Para viabilizar esse controle, a empresa, de forma irregular, instalou barreiras e guaritas<sup>57</sup>, impondo a cobrança de pedágio para a entrada de veículos.

---

<sup>57</sup> De acordo com o *Jornal Folha dos Lagos*, em junho de 2024 o Ministério Público Federal notificou a empresa São José Desenvolvimento Imobiliário, a prefeitura da cidade e o INEA para liberar o acesso às praias mencionadas. Disponível em < <https://www.folhadoslago.com/geral/justica-manda-liberar-acesso-a-praia-das-conchas-e-ilha-do-japones-em/21065/>>. Acesso em 23/07/24.

Observa-se, portanto, a formação de um processo que, além de promover a privatização do espaço público, impacta diretamente a mobilidade dos fluxos turísticos na área, resultando em uma apropriação privada da circulação nesse território.

No Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), os quiosques são caracterizados pela empresa como um "problema", considerando os fatores previamente elencados e sua ocupação de áreas destinadas ao lazer. Tal narrativa revela um cenário de suporte institucional por parte do poder público para consolidar o monopólio privado sobre um terreno de 4 milhões de metros quadrados, abrangendo tanto as áreas destinadas ao estacionamento quanto ao empreendimento (figuras 33 e 34). Como medida proposta, o EIV apresenta um dos projetos do parque aquático: a construção de doze quiosques com estruturas modulares em contêineres, projetadas para serem totalmente removíveis, situadas no interior do empreendimento. De acordo com os empreendedores, os antigos ocupantes dos quiosques removidos irregularmente serão convidados a utilizar as novas instalações, mediante formalização de contratos de locação.

Embora sejam evidentes as contradições e tensões suscitadas pela chegada de um empreendimento dessa grandeza, também se verificam opiniões favoráveis em relação ao projeto. Uma parcela da população do bairro do Perú avalia positivamente a instalação do parque aquático, destacando benefícios como a geração de novos postos de trabalho, o incremento do fluxo turístico em períodos fora da alta temporada, a ampliação da infraestrutura urbana e a potencial melhoria na segurança local.

Figura 33: O estacionamento da Praia das Conchas



Fonte: Nova Cabo Frio Adventure<sup>58</sup>, 2024.

Figura 34: Localização das Salinas Peroanas (Nova Cabo Frio Water Park) e dos quiosques da Praia das Conchas



Fonte: Google Earth, 2024.

<sup>58</sup> Disponível em < <https://novacabofrio.com.br/>>. Acesso em 23/07/24.

### 3.2 O processo de verticalização da cidade

Em consonância com as discussões anteriores sobre a apropriação dos espaços naturais pelo mercado imobiliário, observa-se outra estratégia alinhada ao referencial teórico desta pesquisa: a expansão dessa atividade para a área urbana consolidada da cidade. Essa dinâmica se materializa em alterações divulgadas nas minutas primárias do Plano Diretor, instrumento fundamental da legislação municipal que orienta o crescimento e o desenvolvimento urbano do município, bem como em suas leis complementares, como o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº8/2024, divulgado pela prefeitura, que está relacionado à Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), que se encontra em estágio de discussão na esfera legislativa municipal para fins de sua promulgação. A LUOS, enquanto ferramenta de planejamento urbano, tem a função de regulamentar o uso dos terrenos de acordo com as especificidades de cada localidade. Entre as propostas apresentadas no PLC, destaca-se o aumento do gabarito das edificações em diversos bairros, uma medida que promete modificar substancialmente a paisagem urbana. Contudo, essa proposta tem gerado controvérsias na sociedade cabo-friense, suscitando debates sobre os possíveis impactos na configuração da cidade e nas diretrizes de seu desenvolvimento futuro.

Os documentos elaborados pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do município propõem uma elevação expressiva dos limites de altura permitidos para edificações em diferentes áreas urbanas. Entre as alterações projetadas, destacam-se as intervenções previstas para os bairros de São Cristóvão, Vila Nova, Braga, Praia do Siqueira, Ogiva e Perú. Cabe destacar que esses documentos integram o processo de revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável, originalmente publicado em 2006, cuja atualização estava prevista para ocorrer em um intervalo de dez anos. Apesar de o processo de revisão ter sido iniciado em 2019, observa-se um atraso que já ultrapassa quase uma década.

O texto final dessa revisão foi submetido à análise da Câmara de Vereadores em maio de 2024 e ainda pode sofrer alterações, já que não estava oficialmente concluído durante o período de elaboração desta pesquisa. Apesar disso, sua relevância é indiscutível, dado que apresenta um conteúdo amplamente consolidado no que tange ao planejamento urbano, evidenciando conexões claras entre a produção do espaço urbano e as novas dinâmicas de acumulação de capital. Diante desse cenário, será conduzido um esforço analítico para demonstrar as relações existentes entre o modo como essas transformações espaciais são

planejadas e articuladas nos documentos em questão e os pontos de convergência com os objetivos desta pesquisa.

No início da análise, os documentos apresentados propõem uma organização territorial que subdivide o município em nove macrozonas de expansão urbana (figura 35), classificadas como macrozona rural, macrozona rururbana e macrozona urbana. De forma geral, essas grandes áreas são estruturadas de acordo com as particularidades de cada localidade, considerando aspectos como patrimônio, meio ambiente, áreas econômicas e zonas edificáveis. Essa organização está alinhada com eixos de expansão definidos ao longo das principais vias arteriais de circulação. Tal configuração busca estabelecer diretrizes específicas para o uso e a ocupação do solo, promovendo a conectividade entre áreas já consolidadas e espaços destinados ao crescimento urbano planejado.

Dado o caráter extenso do documento e sua abordagem de diretrizes diversas para áreas da cidade marcadas por significativa heterogeneidade, esta análise será focada nos bairros inseridos nas macrozonas urbanas. Em particular, será dada ênfase aos bairros de São Cristóvão, Itajurú, Vila Nova, Braga, Perynas, Però e Ogiva. A seleção desses bairros se baseia no fato de serem considerados os mais suscetíveis aos impactos gerados pelo processo de verticalização e, conseqüentemente, estarem permeados em disputas e divergências entre segmentos da sociedade e os grupos políticos responsáveis pela gestão dessa questão.

De acordo com o macrozoneamento proposto neste projeto de lei complementar e ilustrado na imagem acima, os bairros São Cristóvão, Itajurú, Braga e Praia do Siqueira estão situados na Macrozona Urbana 1 (MZUR1), enquanto os bairros do Però e da Ogiva pertencem à Macrozona Urbana 2 (MZUR2). A análise será inicialmente centrada nos bairros que integram a MZUR1, seguida pela apresentação dos bairros pertencentes à MZUR2, os quais serão discutidos nos subitens a seguir.

a) São Cristóvão: de acordo com o documento, o bairro é delineado com base em dois eixos, denominados Eixo A e Eixo B, além da Zona Mista de São Cristóvão. O Eixo A abrange uma faixa que se estende ao longo de toda a Avenida Joaquim Nogueira, uma das vias principais do bairro, que conecta a Avenida América Central — importante via de acesso à cidade — à Avenida Teixeira e Souza, uma das principais vias do município, que se estende desde o trevo da estrada que conduz à cidade de Arraial do Cabo até o centro de Cabo Frio. O Eixo B é definido como uma faixa que inclui trechos das Avenidas Adolfo Beranger Júnior – artéria que liga o bairro de São Cristóvão ao bairro

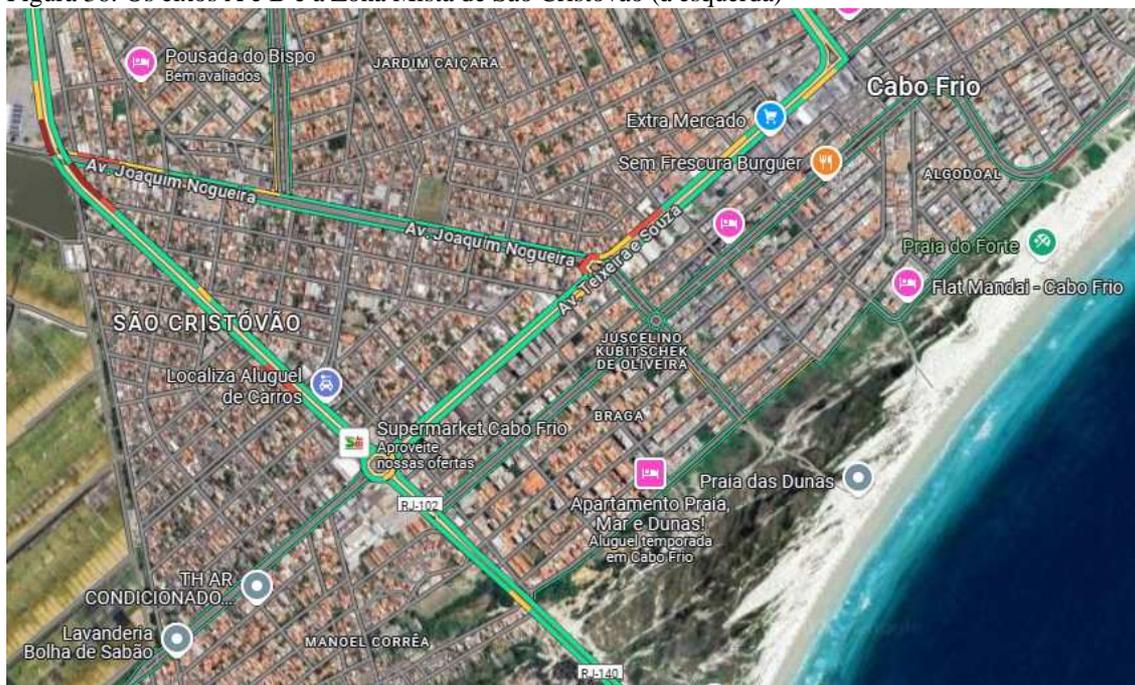
da Vila do Sol, onde se localiza o aeroporto da cidade – e Teixeira e Souza, limitando-se na interseção entre a Avenida Adolfo Beranger Júnior e a Rua Padre Nunes, bem como na rotatória da Avenida Teixeira e Souza com a Avenida Joaquim Nogueira. Já a Zona Mista<sup>59</sup> São Cristóvão se configura como um polígono demarcado entre esses dois eixos e a Rua Expedicionários da Pátria, como podemos observar na figura 36.

---

<sup>59</sup> Segundo a minuta da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Cabo Frio, Zonas Mistadas são compreendidas como áreas de ocupação multifuncional, caracterizadas por uma densidade habitacional moderada e destinadas a oferecer suporte às zonas comerciais e industriais do município. Essa categoria busca equilibrar os usos residencial, comercial e industrial, promovendo a integração de atividades que sustentem o desenvolvimento urbano em áreas estratégicas.



Figura 36: Os eixos A e B e a Zona Mista de São Cristóvão (à esquerda)



Fonte: Google Maps, 2024.

O bairro caracteriza-se predominantemente pelo uso residencial, composto por moradias unifamiliares e multifamiliares, com padrões construtivos horizontais. Além disso, conta com um extenso conjunto de estabelecimentos comerciais e de serviços, que incluem supermercados, mercados de menor porte, bancos, clubes, escolas, postos de saúde, lojas de atacado, autopeças, lanchonetes, entre outros. Nesse bairro, especificamente em um de seus eixos principais — a Avenida Joaquim Nogueira — encontra-se o Estádio Correão, sede da Associação Desportiva Cabofriense, equipe de futebol da cidade.

Diante do que foi apresentado, é possível perceber que o bairro desempenha uma forte centralidade intraurbana na dinâmica da cidade, uma vez que concentra um grande volume de fluxos, especialmente de pessoas, que se deslocam de bairros adjacentes em busca de meios para atender às suas necessidades diárias, incluindo as de trabalho. Isso se deve à diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviços, tanto privados quanto públicos, presentes na região, que oferecem uma ampla gama de opções para os habitantes e visitantes.

De acordo com a norma provisória recentemente estabelecida pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), prevê-se o aumento das edificações verticais nos três setores delimitados (Eixo A, Eixo B e Zona Mista). Essas mudanças têm como objetivo atender a diferentes modalidades de uso, abrangendo funções residenciais, comerciais e de serviços. Para o Eixo A, temos o seguinte cenário:

Figura 37: Parâmetro urbanístico do Eixo A (São Cristóvão)

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																			
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																			
MZUR 1 EIXO SÃO CRISTÓVÃO - SETOR A																			
USO		OCUPAÇÃO																	
TIPO	ATIVIDADES		LOTE			PARÂMETROS URBANÍSTICOS						AFASTAMENTOS				RECUDO	VAGAS		
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testada / Área)			TAXA DE OCUPAÇÃO		TAXA DE PERMEABILIDADE		ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)		ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)		ALTURA DA EDIFICAÇÃO					
			TESTADA (m)	ÁREA (m <sup>2</sup> )	FRAÇÃO MÍNIMA (m <sup>2</sup> )	MÁX. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)			MÍN. (m)	
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		15,00	600,00	-	45	15	1,00	-	9,00	2,50	11,50	-	1,50	1,50	-	14,00	1 P/ UNID.	
	MULTI VERTICAL		15,00	600,00	-	45	15	2,25	3,15	15,00	2,50	23,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ UNID.	
	COMUNITÁRIA		15,00	600,00	-	45	15	2,25	3,15	15,00	2,50	23,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ 03 DORM.	
	MULTI HORIZONTAL		15,00	600,00	240,00	45	15	1,00	-	9,00	2,50	11,50	-	1,50	1,50	3,00	14,00	1 P/ UNID.	
	INTERESSE SOCIAL		PROIBIDO																
	HOSPEDAGEM		15,00	600,00	-	45 *(2)	15	2,25	3,15	15,00	2,50	23,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ 03 U.H.	
COMERCIAL & SERVIÇO	TIPO A		15,00	600,00	-	45 *(2)	15	2,25	3,15	15,00	2,50	23,50	-	3 *(1)	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga	
	TIPO B		15,00	600,00	-	45 *(2)	15	2,25	3,15	15,00	2,50	23,50	-	3 *(1)	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga	
		TIPO C		15,00	600,00	-	45 *(2)	15	2,25	3,15	15,00	2,50	23,50	-	3 *(1)	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga
		TIPO D		15,00	600,00	-	45 *(2)	15	2,25	3,15	15,00	2,50	23,50	-	3 *(1)	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga
INDUSTRIAL		TIPO A	15,00	600,00	-	45	15	1,35	1,80	9,00	2,50	14,50	-	3 *(1)	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga	
		TIPO B	15,00	600,00	-	45	15	1,35	1,80	9,00	2,50	14,50	-	3 *(1)	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga	
		TIPO C	PROIBIDO																

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Conforme indicado na tabela apresentada no documento, o Eixo A (figura 37), que abrange toda a extensão da Avenida Joaquim Nogueira, estabelece que edificações verticais destinadas a funções residenciais multifamiliares, comerciais e de serviços poderão atingir uma altura máxima de 23,50 metros. Esse parâmetro representa uma transformação substancial na paisagem urbana, pois a metragem permitida viabiliza a construção de prédios de até oito<sup>60</sup> pavimentos, em média. Tal mudança provoca um impacto significativo em uma área onde predominam atualmente edificações de dois ou três andares, como podemos observar na figura 38.

Para o eixo B (figura 39), referente à parte da Avenida Teixeira e Souza e sua interseção com a Avenida Adolfo Beranger Júnior, estabelece-se uma proposta de altura máxima dessas edificações em até 32,50 metros. O que pode ocasionar a construção de prédios com até onze andares.

<sup>60</sup> Esse é um número aproximado, levando em conta que o modelo de construção de edificações hoje em dia pode variar de acordo com diferentes fatores, dentre eles a Lei de Uso e Ocupação do Solo de cada município.

Figura 38: Avenida Joaquim Nogueira



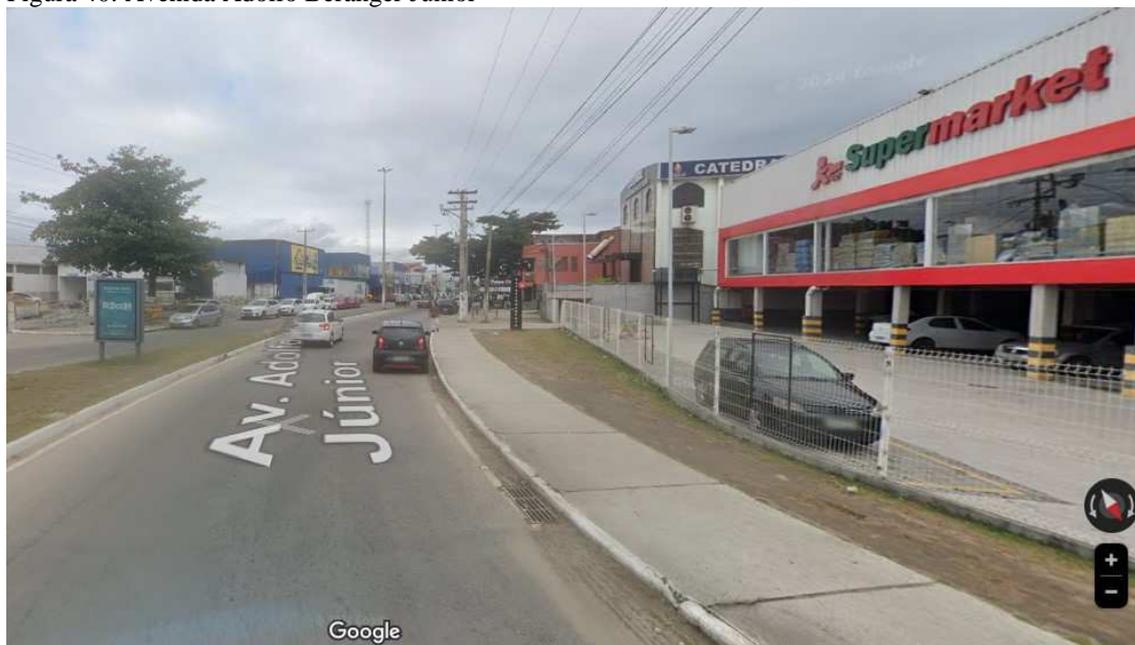
Fonte: Google Street View, 2024.

Figura 39: Parâmetro urbanístico do Eixo B (São Cristóvão)

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																		
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																		
MZUR 1 EIXO SÃO CRISTÓVÃO - SETOR B																		
USO		OCUPAÇÃO																
TIPO	ATIVIDADES		LOTE				PARÂMETROS URBANÍSTICOS						AFASTAMENTOS				RECUO	VAGAS
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testada / Área)			TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE PERMEABILIDADE	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)	ALTURA DA EDIFICAÇÃO			AFASTAMENTO FRONTAL	AFASTAMENTO FUJIDOS	AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES	POR ALINHAMENTO	ÁREA ÚTIL CONSTRUÍDA POR VAGA
			TESTADA (m)	ÁREA (m²)	FRAÇÃO MÍNIMA (m²)	MÁX. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)		
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		15,00	450,00	-	45	15	1,35	-	9,00	2,50	11,50	-	1,50	1,50	-	14,00	1 P/ UNID.
	MULTI VERTICAL		15,00	450,00	-	45	15	3,60	4,05	24,00	2,50	32,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ UNID.
	COMUNITÁRIA		15,00	450,00	-	45	15	3,60	4,05	24,00	2,50	32,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ 03 DORM.
	MULTI HORIZONTAL		15,00	450,00	225,00	45	15	1,35	-	9,00	2,50	11,50	-	1,50	1,50	3,00	14,00	1 P/ UNID.
	INTERESSE SOCIAL																	
	HOSPEDAGEM		15,00	450,00	-	45 *(1)	15	3,60	4,05	24,00	2,50	32,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ 03 UNID.
COMERCIAL & SERVIÇO	TIPO A		15,00	450,00	-	45 *(1)	15	3,60	4,05	24,00	2,50	32,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO B		15,00	450,00	-	45 *(1)	15	3,60	4,05	24,00	2,50	32,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO C		15,00	450,00	-	45 *(1)	15	3,60	4,05	24,00	2,50	32,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO D		15,00	450,00	-	45 *(1)	15	3,60	4,05	24,00	2,50	32,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	80m² A.T.C./ vaga
INDUSTRIAL	TIPO A		15,00	450,00	-	45	15	1,35	-	9,00	2,50	11,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO B		15,00	450,00	-	45	15	1,35	-	9,00	2,50	11,50	-	3,50	3,50	7,00	14,00	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO C																	

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Figura 40: Avenida Adolfo Beranger Júnior



Fonte:

Google Street View, 2024.

A figura 40 ilustra o ponto inicial da avenida, próximo à convergência com a Avenida Teixeira e Souza. Nesse local, destacam-se estabelecimentos de grande porte, como supermercados e lojas de materiais de construção, além de igrejas e escolas, configurando um espaço voltado predominantemente para atividades comerciais e institucionais. No entanto, à medida que se segue em direção ao sul da avenida (ao fundo da imagem), rumo ao bairro Vila do Sol e ao bairro Célula Mater, adjacente a essa via, o espaço assume um caráter predominantemente residencial. Com base nas projeções apresentadas neste projeto de lei, o bairro passará a apresentar considerável potencial para uma nova configuração urbana, marcada por uma transformação significativa em sua estrutura espacial, consolidando-se como uma relevante zona de expansão urbana na cidade.

Completando essa grande área de expansão, temos a Zona Mista de São Cristóvão (figura 41), situada entre os dois eixos, mais especificamente entre a Rua Expedicionários da Pátria e a Avenida América Central (figura 42), possui projeção de altura máxima permitida de 17,50 metros, o que possibilita a construção de edificações com cerca de cinco a seis andares. Essa área do bairro é predominantemente ocupada por usos residenciais unifamiliares e multifamiliares, apresentando uma paisagem composta por casas, vilas, sobrados e alguns pequenos estabelecimentos comerciais.

Figura 41: Parâmetro urbanístico da Zona Mista de São Cristóvão

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																						
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																						
MZUR 1 ZONA MISTA SÃO CRISTÓVÃO																						
USO		OCUPAÇÃO																				
TIPO	ATIVIDADES		LOTE				PARÂMETROS URBANÍSTICOS					AFASTAMENTOS				RECUDO	VAGAS					
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Terraço / Área)			TAXA DE OCUPAÇÃO		TAXA DE PERMEABILIDADE	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)			ALTURA DA EDIFICAÇÃO				AFASTAMENTO FRONTAL	AFASTAMENTO FUNDOS	AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES	RECUDO POR ALINHAMENTO	ÁREA ÚTIL CONSTRUIDA POR VAGA
			TESTADA (m)	ÁREA (m <sup>2</sup> )	FRAÇÃO MÍNIMA (m <sup>2</sup> )	MÁX. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)						MÍN.
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		15,00	600,00	-	40	15	1,20	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	-	14,00	1 P/ UNID.				
	MULTI. VERTICAL		15,00	600,00	-	40	15	1,60	-	12,00	2,50	17,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ UNID.				
	COMUNITÁRIA		15,00	600,00	-	40	15	1,60	-	12,00	2,50	17,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ 03 DORM.				
	MULTI. HORIZONTAL		15,00	600,00	240,00	40	15	1,20	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	3,00	14,00	1 P/ UNID.				
	INTERESSE SOCIAL		PROIBIDO																			
	HOSPEDAGEM		15,00	600,00	-	60	15	3,00	-	15,00	2,50	17,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	1 P/ 03 U.H.				
COMERCIAL & SERVIÇO	TIPO A		15,00	600,00	-	60	15	2,40	-	12,00	2,50	17,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga				
	TIPO B		15,00	600,00	-	60	15	2,40	-	12,00	2,50	17,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga				
	TIPO C		15,00	600,00	-	60	15	2,40	-	12,00	2,50	17,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga				
	TIPO D		15,00	600,00	-	60	15	2,40	-	12,00	2,50	17,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga				
INDUSTRIAL	TIPO A		15,00	600,00	-	60	15	1,80	-	9,00	2,50	14,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga				
	TIPO B		15,00	600,00	-	60	15	1,80	-	9,00	2,50	14,50	4,00	3,50	3,50	7,00	14,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./ vaga				
	TIPO C		PROIBIDO																			

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Figura 42: Rua Expedicionários da Pátria



Fonte: Google Street View, 2024.

c) Itajuru: O bairro do Itajuru está localizado próximo ao centro da cidade e é atravessado pela Avenida Júlia Kubitschek, uma via estratégica que conecta bairros como Jardim

Caiçara e Vila Blanche – situados nas proximidades da rodoviária Alexis Novellino – ao Centro. Essa avenida apresenta uma significativa concentração de estabelecimentos e edifícios comerciais, geralmente com cerca de quatro pavimentos acima do térreo, além de edificações destinadas ao uso residencial, especialmente nos lotes direcionados à Praia do Forte. Algumas dessas construções destacam-se por abrigar serviços médicos de grande relevância na região, como o edifício que há décadas sedia a unidade local da Unimed. Complementarmente, o bairro conta com praças e com o Largo de Santo Antônio, além de abrigar, em suas proximidades, o Convento Nossa Senhora dos Anjos<sup>61</sup> e o Morro da Guia, ambos reconhecidos como importantes pontos turísticos de Cabo Frio.

O documento em análise caracteriza a área destinada à alteração no gabarito das edificações verticais como Zona Comercial Itajurú. Os limites dessa zona são definidos por um polígono circunscrito pelas vias Avenida Júlia Kubitschek, Avenida Teixeira e Souza, Rua Alexis Novellino e Rua Antônio Gomes Cordeiro (figura 43). Em síntese, essa delimitação abrange uma região que incorpora duas das principais vias que canalizam grande parte dos transportes com destino ao centro da cidade, integrando os itinerários das linhas de transporte coletivo responsáveis pelos fluxos intramunicipais e intermunicipais. Além disso, o polígono abarca alguns quarteirões situados nas proximidades da área da Praia do Forte.

Nas áreas periféricas a essas vias principais, prevalecem os usos residenciais, típicos da maioria dos bairros urbanos, com terrenos ocupados por casas, vilas e sobrados. Além de sua função habitacional, muitos desses imóveis também são explorados como acomodações para aluguel de temporada, prática amplamente adotada por famílias de bairros adjacentes, como Vila Nova, Centro e Braga, que enxergam nessa atividade uma estratégia de complementação da renda doméstica.

---

<sup>61</sup> Fixo construído na época colonial (1696) pela igreja católica. Atualmente abriga o Museu de Arte Religiosa e Tradicional (MART), administrado pelo Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM). De acordo com o site da prefeitura, o museu possui programação diversificada com exposições itinerantes, feiras, saraus e manifestações de cultura popular, além do rico acervo religioso em arte barroca.

Figura 43: Trechos das principais vias da Zona Comercial Itajurú



Fonte: Google Street View, 2024.

Figura 44: Parâmetro urbanístico da Zona Comercial Itajuru

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																		
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																		
MZUR 1 ZONA COMERCIAL ITAJURU																		
USO		OCUPAÇÃO																
TIPO	ATIVIDADES		LOTE			PARÂMETROS URBANÍSTICOS				AFASTAMENTOS				RECUO	VAGAS			
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testada / Área)			TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE PERMEABILIDADE	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)	ALTURA DA EDIFICAÇÃO			AFASTAMENTO FRONTAL	AFASTAMENTO FUNDOS	AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES	ÁREA ÚTIL CONSTRUÍDA POR VAGA	
			TESTADA (m)	ÁREA (m <sup>2</sup> )	FRAÇÃO MÍNIMA (m <sup>2</sup> )	MÁX. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)		MIN
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		12,00	360,00	-	60	20	1,80	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	-	1 P/ UNID.	
	MULTI. VERTICAL		12,00	360,00	-	45	20	3,60	4,50	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	1 P/ UNID.	
	COMUNITÁRIA		12,00	360,00	-	45	20	3,60	4,50	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	1 P/ 03 DORM.	
	MULTI. HORIZONTAL		12,00	360,00	120,00	45	20	1,00	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	3,00	1 P/ UNID.	
	INTERESSE SOCIAL		PROIBIDO															
	HOSPEDAGEM		12,00	360,00	-	45	20	3,60	4,50	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	1 P/ 03 UNID.	
COMERCIAL B. SERVIÇO	TIPO A		12,00	360,00	-	45	20	3,60	4,50	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./vaga	
	TIPO B		12,00	360,00	-	45	20	3,60	4,50	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./vaga	
		TIPO C		12,00	360,00	-	45	20	3,60	4,50	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./vaga
		TIPO D		12,00	360,00	-	45	20	3,60	4,50	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./vaga
		PROIBIDO																
INDUSTRIAL	TIPO A		12,00	360,00	-	45	20	1,80	-	12,00	2,50	14,50	4,00	3,50	3,50	7,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./vaga	
	TIPO B		12,00	360,00	-	45	20	1,80	-	12,00	2,50	14,50	4,00	3,50	3,50	7,00	80m <sup>2</sup> A.T.C./vaga	
	TIPO C		PROIBIDO															

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Ao examinar as imagens da área em questão e compará-las com a tabela disponibilizada pela prefeitura (figura 44), verifica-se que a altura máxima permitida para as edificações é de 32,50 metros, valor equivalente ao limite definido para o Eixo B do bairro de São Cristóvão. Essa alteração evidencia a inclusão de mais uma área no âmbito do processo de verticalização em curso na cidade, o que gera impactos sociais significativos para a população local, predominantemente de perfil socioeconômico de classe média.

O aspecto mais notável, contudo, é que essa transformação, no que se refere à configuração espacial, pode levar a um processo de homogeneização da área, fazendo com que esta passe a incorporar características similares à região da praia, marcada pela predominância de edifícios com gabaritos mais elevados, o que pode impactar diretamente no preço dos imóveis e no acesso à terra.

c) Braga: o bairro do Braga, amplamente reconhecido pela significativa quantidade de edifícios "vazios", apresenta uma das menores taxas de ocupação imobiliária da cidade. Essa baixa densidade populacional pode ser atribuída, em parte, à localização privilegiada de parte do bairro nas proximidades da orla, o que o tornou rapidamente um alvo da especulação imobiliária. Como consequência, o Braga foi um dos primeiros bairros a passar por um intenso processo de verticalização, resultando em um expressivo adensamento de edificações residenciais.

Em função dessa dinâmica, o bairro desempenha prioritariamente a função de zona residencial, destacando-se, sobretudo, nos períodos de alta temporada, quando acolhe uma

parte considerável do fluxo turístico de Cabo Frio. Sua composição urbana inclui, além de edifícios, casas, vilas e condomínios. A maior parte das atividades comerciais do bairro está concentrada na Avenida Vereador Antônio Ferreira dos Santos, principal via que percorre praticamente toda a extensão do bairro, abrigando restaurantes, pousadas, hotéis, padarias, entre outros estabelecimentos.

No zoneamento proposto pela prefeitura, o bairro Braga foi agrupado com seu bairro vizinho, Vila Nova, formando uma única área zonal. Ambos os bairros desempenham funções residenciais com um foco significativo no atendimento à demanda de aluguéis durante a alta temporada. O bairro Vila Nova, em particular, é reconhecido por abrigar casas de grande porte que atendem a essa finalidade, o que possivelmente justificou a decisão de unir os dois bairros na proposta.

A área delimitada no zoneamento abrange as principais vias de ambos os bairros. No caso do Braga, destacam-se a Avenida Vereador Antônio Ferreira dos Santos, a Avenida General Alfredo Bruno Gomes Martins e a Rua Ministro Gama Filho. Quanto ao bairro Vila Nova, as principais vias são a Rua João Pessoa (que marca a divisa com o bairro Centro), a Rua Jorge Lóssio e a Avenida Macário Pinto Lopes, todas com acesso direto à Praia do Forte (imagem 29). A Zona Mista Braga-Vila Nova (figura 46), indicada como área 43 no zoneamento, constitui, assim, um eixo que corre paralelamente a esse importante balneário da cidade, como ilustrado na figura 45.

Seguindo o mesmo padrão estabelecido para os bairros mencionados anteriormente, o Projeto de Lei Complementar (PLC) prevê um aumento máximo das edificações verticais para 32,50 metros. Essa proposta reflete a junção de dois bairros que, historicamente, desenvolveram suas funções em torno do atendimento ao turismo, tornando-se áreas “pioneiras” no processo de verticalização urbana da cidade, como evidenciado na figura 47. Essa característica também contribuiu para uma maior valorização desses espaços ao longo do tempo.

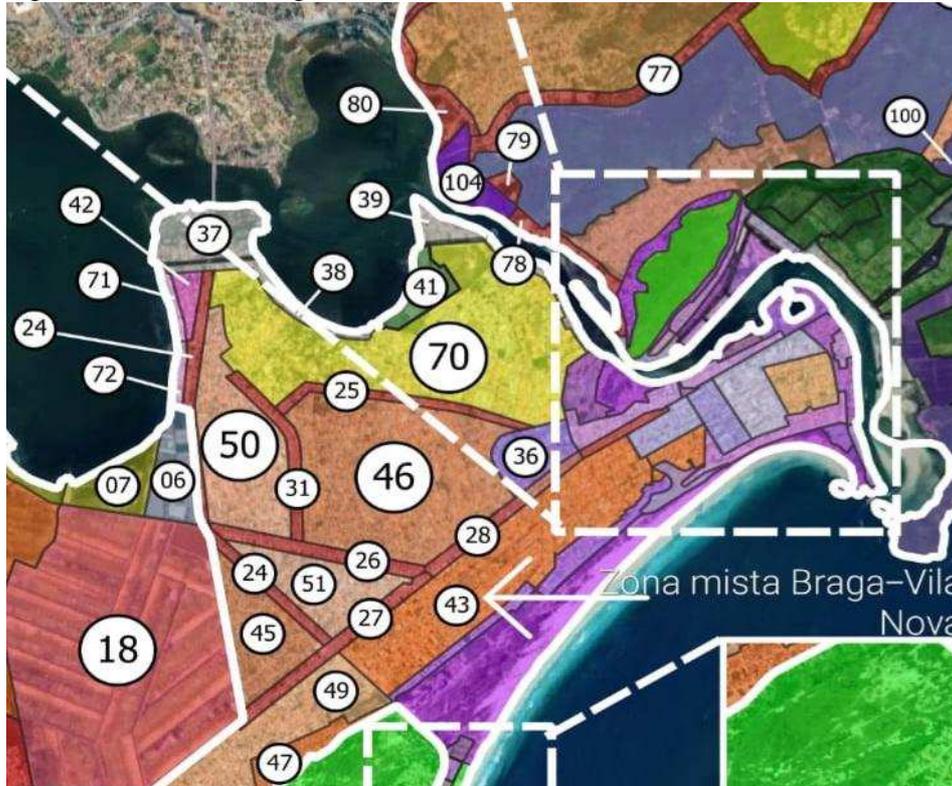
Figura 45: Trechos das vias principais da Zona Mista Braga-Vila Nova<sup>62</sup>



Fonte: Google Street View, 2024.

<sup>62</sup> Na parte superior da imagem temos a Avenida Vereador Antônio Ferreira dos Santos (Braga), em seguida a Rua Ministro Gama Filho (Braga) e na parte inferior da imagem um trecho da Avenida Macário Pinto Lopes (Vila Nova).

Figura 46: Zona Mista Braga-Vila Nova



Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Figura 47: Parâmetro urbanístico da Zona Mista Braga-Vila Nova

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																				
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																				
MZUR 1 ZONA MISTA BRAGA / VILA NOVA																				
USO		OCUPAÇÃO																		
TIPO	ATIVIDADES		LOTE				PARÂMETROS URBANÍSTICOS					AFASTAMENTOS				RECUE	VAGAS			
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testada / Área)			TAXA DE OCUPAÇÃO		TAXA DE PERMEABILIDADE		ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)		ALTURA DA EDIFICAÇÃO			AFASTAMENTO FRONTAL	AFASTAMENTO FUNDOS	AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES	POR ALINHAMENTO	ÁREA ÚTL CONSTRUIDA POR VAGA
			TESTADA (m)	ÁREA (m²)	FRAÇÃO MÍNIMA (m²)	MÁX. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MIBI			
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		12,00	360,00	-	40	20	1,35	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	-	-	-	1 P/ UNID.	
	MULTI. VERTICAL		12,00	360,00	-	40	20	3,20	-	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	-	-	1 P/ UNID.	
	COMUNITÁRIA		12,00	360,00	-	40	20	3,20	-	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	-	-	1 P/ 03 DORM	
	MULTI. HORIZONTAL		12,00	360,00	180,00	40	20	1,35	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	3,00	-	-	1 P/ UNID.	
	INTERESSE SOCIAL		12,00	360,00	90,00	40	20	1,80	-	12,00	2,50	14,50	3,00	1,50	1,50	3,00	-	-	1 P/ 02 UNID.	
COMERCIAL & SERVIÇO	HOSPEDAGEM		12,00	360,00	-	40	20	3,20	-	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	-	-	1 P/ 03 UNID.	
	TIPO A		12,00	360,00	-	40	20	3,20	-	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	-	-	80m² A.T.C./ vaga	
	TIPO B		12,00	360,00	-	40	20	3,20	-	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	-	-	80m² A.T.C./ vaga	
	TIPO C		12,00	360,00	-	40	20	3,20	-	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	-	-	80m² A.T.C./ vaga	
INDUSTRIAL	TIPO D		12,00	360,00	-	40	20	3,20	-	24,00	2,50	32,50	4,00	3,50	3,50	7,00	-	-	80m² A.T.C./ vaga	
	TIPO C		PROIBIDO																	

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Adjacente a essa região, encontram-se o bairro do Centro e a área da orla da Praia do Forte, ambos já apresentando certa verticalização, ainda que o limite atual de gabarito das edificações seja de cinco pavimentos. O PLC prevê um aumento nesses limites, o que poderá levar à conformação de uma ampla área verticalizada em torno da região mais valorizada da

Praia do Forte (entre o Malibu, área da praia batizada com esse nome em função da existência de um hotel com o mesmo nome, e o Forte São Matheus). Esse movimento tende a homogeneizar os valores imobiliários entre áreas previamente diferenciadas, incorporando zonas “menos valorizadas” (entendendo-se aqui como menos onerosas em relação ao preço da terra) aos padrões daquelas mais prestigiadas. Como exemplo, pode-se citar a diferença entre o valor dos imóveis localizados na orla da Praia e aqueles no bairro Vila Nova. Essa reconfiguração poderá resultar na prática de preços imobiliários elevados em áreas onde tais valores anteriormente não eram observados, criando, assim um ambiente extremamente favorável a já existente especulação imobiliária.

d) Ogiva e Perú: São dois bairros adjacentes situados nas proximidades do Canal do Itajurú e das praias do Perú e das Conchas e a Ilha do Japonês, caracterizados pela presença de casarões, condomínios, pousadas e hotéis ao longo da orla desses balneários. Esses bairros também integram, parcialmente, a Área de Proteção Ambiental (APA) do Pau-Brasil e, como destacado anteriormente, abrangem extensas áreas onde se localizam salinas desativadas. A ampla região do Perú é subdividida em três bairros: o Perú propriamente dito, que inclui a orla; o bairro Caminho Verde, localizado na extensão da Ogiva e, semelhantemente a este último, marcado pela predominância de pousadas, grandes residências e condomínios; e, por fim, o bairro Cajueiro, caracterizado por uma ocupação majoritariamente de classe média baixa, com um traçado urbano composto predominantemente por pequenas residências e sobrados edificadas em regime de autoconstrução. Este último bairro é também marcado pela presença significativa de facções criminosas que exercem atividades relacionadas ao tráfico de drogas.

O zoneamento proposto no Projeto de Lei Complementar (PLC) agrupa os dois bairros em uma divisão territorial composta por quatro setores: Zona Ecológica-Econômica Ogiva-Peró – Setor A, Zona Ecológica-Econômica Ogiva-Peró – Setor B, Zona Ecológica-Econômica Ogiva-Peró – Setor C, além da Zona Litorânea do Perú. De forma ampla, essas áreas compreendem uma extensão que se inicia no bairro Ogiva, na interseção da Avenida dos Pescadores, sua principal via, com a Rua Samuel Bessa, na divisa com o bairro Jacaré (figura 48). O território delimitado inclui a Avenida Marlim, que atravessa ambos os bairros, até a Avenida dos Namorados, localizada à margem da orla da Praia do Perú.

Figura 48: Trechos da Avenida dos Pescadores, Rua dos Robalos e da Avenida Marlim.



Fonte: Google Street View, 2024.

Figura 49: Parâmetros urbanísticos da Zona Litorânea do Peró

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																			
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																			
MZUR 2 ZONA LITORÂNEA PERÓ																			
USO		OCUPAÇÃO																	
TIPO	ATIVIDADES		LOTE		PARÂMETROS URBANÍSTICOS						AFASTAMENTOS				RECULO	VAGAS			
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testes / Áreas)			TAXA DE OCUPAÇÃO		TAXA DE PERMEABILIDADE	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)	ALTURA DA EDIFICAÇÃO			AFASTAMENTO FRONTAL	AFASTAMENTO FUNDOS	AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES	RECULO POR ALINHAMENTO	ÁREA ÚTIL CONSTRUIDA POR VAGA
			TESTADA (m)	ÁREA (m²)	FRAÇÃO MÍNIMA (m²)	MÁX. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN.		
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		15,00	600,00	-	50	30	1,50	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	-	-	1 P/ UNID.	
	MULTI VERTICAL		15,00	600,00	-	50	30	2,00	-	12,00	2,50	14,50	3,00	3,00	3,00	6,00	-	1 P/ UNID.	
	COMUNITÁRIA		PROIBIDO																
	MULTI HORIZONTAL		15,00	600,00	150,00	50	30	1,50	-	9,00	2,50	11,50	3,00	1,50	1,50	3,00	-	1 P/ UNID.	
	INTERESSE SOCIAL		PROIBIDO																
	HOSPEDAGEM		15,00	600,00	-	50	30	2,00	2,50	12,00	2,50	17,50	3,00	3,00	3,00	6,00	-	1 P/ 03 DORM.	
COMERCIAL & SERVIÇO	TIPO A		15,00	600,00	-	50	30	2,00	-	12,00	2,50	14,50	3,00	3,00	3,00	6,00	-	80m² A.T.C./ vaga	
	TIPO B		15,00	600,00	-	50	30	2,00	-	12,00	2,50	14,50	3,00	3,00	3,00	6,00	-	80m² A.T.C./ vaga	
		TIPO C		15,00	600,00	-	50	30	2,00	-	12,00	2,50	14,50	3,00	3,00	3,00	6,00	-	80m² A.T.C./ vaga
		TIPO D		PROIBIDO															
INDUSTRIAL		TIPO A	PROIBIDO																
		TIPO B	PROIBIDO																
		TIPO C	PROIBIDO																

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

A Zona Litorânea do Perú (figura 49), situada nas proximidades da praia, estabelece um limite máximo de altura de 14,50 metros para edificações residenciais verticais, permitindo construções de até cinco pavimentos. Destacam-se também as permissões para edificações multi-horizontais, como condomínios, com altura máxima de 11,50 metros, e para edificações destinadas a atividades de hospedagem, com limite de 17,50 metros. Essas especificações possibilitam construções com gabaritos que giram em torno de 3 a 4 pavimentos e 5 a 6 pavimentos, respectivamente, dependendo da finalidade de uso. Isso pode significar uma mudança brusca na orla deste balneário, já que os gabaritos atuais dos hotéis e condomínios existentes não passam de dois pavimentos.

Nos setores A, B e C da Zona Ecológica-Econômica Ogiva-Peró (figuras 50, 51 e 52), o zoneamento prevê limites de altura diferenciados para as edificações. Nos setores A e B, a altura máxima permitida é de 17,50 metros, enquanto no setor C o limite é de 14,50 metros, possibilitando construções com gabaritos que variam entre 5 a 6 pavimentos nos primeiros e 3 a 4 pavimentos no último.

Figura 50: Parâmetro urbanístico da Zona Ecológica Econômica Però-Ogiva – Setor A

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																			
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																			
MZUR 2 ZONA ECOLÓGICA ECONÔMICA OGIVA - PERÓ - SETOR A																			
87																			
USO		OCUPAÇÃO																	
TIPO	ATIVIDADES		LOTE			PARÂMETROS URBANÍSTICOS					AFASTAMENTOS				RECUIO	VAGAS			
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testado / Área)			TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE PERMEABILIDADE	TAXA DE ARBORIZAÇÃO	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)	ALTURA DA EDIFICAÇÃO			AFASTAMENTO FRONTAL			AFASTAMENTO FUNDOS	AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES
			TESTADA (m)	ÁREA (m²)	FRAÇÃO MÍNIMA (m²)	MÁX. (%)	MÍN. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)			MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		20,00	800,00	-	35	45	15	1,05	-	9,00	2,50	11,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ UNID.
	MULTI VERTICAL		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ UNID.
	COMUNITÁRIA		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ 03 DORM.
	MULTI HORIZONTAL		20,00	800,00	400,00	35	45	15	1,05	-	9,00	2,50	11,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ UNID.
	INTERESSE SOCIAL		PROIBIDO																
	HOSPEDAGEM		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ 03 DORM.
COMERCIAL E SERVIÇO	TIPO A		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO B		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO C		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	-	12,00	2,50	14,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO D		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	-	12,00	2,50	14,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
INDUSTRIAL	TIPO A		PROIBIDO																
	TIPO B		PROIBIDO																
	TIPO C		PROIBIDO																

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Figura 51: Parâmetro urbanístico da Zona Ecológica Econômica Però-Ogiva – Setor B

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																			
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																			
MZUR2 ZONA ECOLÓGICA ECONÔMICA OGIVA - PERÓ - SETOR B																			
88																			
USO		OCUPAÇÃO																	
TIPO	ATIVIDADES		LOTE			PARÂMETROS URBANÍSTICOS					AFASTAMENTOS				RECUIO	VAGAS			
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testado / Área)			TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE PERMEABILIDADE	TAXA DE ARBORIZAÇÃO	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)	ALTURA DA EDIFICAÇÃO			AFASTAMENTO FRONTAL			AFASTAMENTO FUNDOS	AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES
			TESTADA (m)	ÁREA (m²)	FRAÇÃO MÍNIMA (m²)	MÁX. (%)	MÍN. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)			MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		20,00	800,00	-	35	45	15	1,05	-	9,00	2,50	11,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ UNID.
	MULTI VERTICAL		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ UNID.
	COMUNITÁRIA		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ 03 DORM.
	MULTI HORIZONTAL		20,00	800,00	400,00	35	45	15	1,05	-	9,00	2,50	11,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ UNID.
	INTERESSE SOCIAL		PROIBIDO																
	HOSPEDAGEM		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	1 P/ 03 DORM.
COMERCIAL E SERVIÇO	TIPO A		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO B		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	1,75	12,00	2,50	17,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO C		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	-	12,00	2,50	14,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO D		20,00	800,00	-	35	45	15	1,40	-	12,00	2,50	14,50	5,00	5,00 *(1)	3,00	7,00	-	80m² A.T.C./ vaga
INDUSTRIAL	TIPO A		PROIBIDO																
	TIPO B		PROIBIDO																
	TIPO C		PROIBIDO																

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

Figura 52: Parâmetro urbanístico da Zona Ecológica Econômica Peró-Ogiva – Setor C

ANEXO 4 - PARÂMETROS URBANÍSTICOS POR ZONAS E EIXOS																			
PREFEITURA MUNICIPAL DE CABO FRIO																			
MZUR 2 ZONA ECOLÓGICA ECONÔMICA OGIVA - PERÓ - SETOR C																			
89																			
USO		OCUPAÇÃO																	
TIPO	ATIVIDADES		LOTE		PARÂMETROS URBANÍSTICOS						AFASTAMENTOS				RECUIO	VAGAS			
	PERMITIDO	PERMISSÍVEL	LOTE MÍNIMO E FRAÇÃO MÍNIMA (Testada / Área)		TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE PERMISSIBILIDADE	TAXA DE ARBORIZAÇÃO	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.B.)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (I.A.M.)	ALTURA DA EDIFICAÇÃO			AFASTAMENTO FRONTAL	AFASTAMENTO FUNDOS			AFASTAMENTO LATERAL	AFASTAMENTO ENTRE EDIFICAÇÕES	
			TESTADA (m)	ÁREA (m²)	FRAÇÃO MÍNIMA	MÁX. (%)	MÍN. (%)	MÍN. (%)	BÁSICO	MÁXIMO	BÁSICA (m)	EQUIP. (m)	MÁXIMA (m)	MÍN. (m)			MÍN. (m)	MÍN. (m)	MÍN. (m)
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR		15,00	500,00	-	50	20	10	1,50	-	9,00	2,50	11,50	5,00	3,0 *(1)	2,00	-	-	1 P/ UNID.
	MULTI. VERTICAL		15,00	500,00	-	50	20	10	1,50	-	9,00	2,50	14,50	5,00	3,0 *(1)	2,00	4,00	-	1 P/ UNID.
	COMUNITÁRIA		15,00	500,00	-	50	20	10	1,50	-	9,00	2,50	14,50	5,00	3,0 *(1)	2,00	4,00	-	1 P/ 03 DORM.
	MULTI. HORIZONTAL		15,00	500,00	125,00	50	20	10	1,50	-	9,00	2,50	11,50	5,00	3,0 *(1)	2,00	4,00	-	1 P/ UNID.
	INTERESSE SOCIAL																		
	HOSPEDAGEM		15,00	500,00	-	50	20	10	1,50	-	9,00	2,50	17,50	5,00	3,0 *(1)	2,00	4,00	-	1 P/ 03 DORM.
COMERCIAL & SERVIÇO	TIPO A		15,00	500,00	-	50	20	10	1,50	-	9,00	2,50	11,50	5,00	3,0 *(1)	2,00	4,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO B		15,00	500,00	-	50	20	10	1,50	-	9,00	2,50	11,50	5,00	3,0 *(1)	2,00	4,00	-	80m² A.T.C./ vaga
	TIPO C																		
	TIPO D																		
INDUSTRIAL	TIPO A																		
	TIPO B																		
	TIPO C																		

Fonte: Projeto de Lei Complementar nº8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio.

É importante destacar que os setores A e B compreendem áreas que incluem a APA do Pau-Brasil e as antigas salinas desativadas, que atualmente se encontram sob forte pressão da especulação imobiliária para a implantação de empreendimentos, como condomínios e o parque aquático discutido anteriormente nesta pesquisa. De acordo com o documento, essas áreas podem abrigar edificações multifamiliares horizontais, de hospedagem, comerciais e de serviços, com gabaritos previstos de até 11,50 metros para condomínios e 17,50 metros para edificações destinadas a atividades comerciais e de serviços.

Diante desse contexto e considerando as recentes transformações no espaço urbano de Cabo Frio, entende-se que essas disposições normativas podem desempenhar um papel determinante na viabilização do parque aquático, atualmente em estágio inicial de desenvolvimento, bem como na potencial construção de futuros condomínios nas áreas delimitadas. Esse cenário favorece o fortalecimento do interesse do mercado imobiliário em certas localidades do município, que há anos figuram como foco de intensa especulação.

Em nossa análise, as localidades que ganharam destaque até o momento foram selecionadas por apresentarem características que merecem atenção no contexto do processo de verticalização. Isso inclui bairros com elevado adensamento urbano horizontal, como São Cristóvão, e aqueles em que o documento prevê a intensificação de um processo de verticalização já em curso há anos, como no caso do bairro Braga e da inclusão da Vila Nova. Ademais, observa-se a ampliação dos limites de gabarito na orla dos balneários e a incorporação de áreas de proteção ambiental nesse processo, elementos que evidenciam a complexidade e os possíveis impactos dessa proposta legislativa.

No entanto, é essencial destacar outras áreas do município que também poderão ser impactadas por esse processo, caso a proposta legislativa seja aprovada em sua versão atual. Entre elas está o bairro do Centro, onde os limites de altura variam entre 32,50 e 29,50 metros, além de Palmeiras (orla da lagoa), Praia do Siqueira e Jardim Caiçara, com altura máxima de 14,50 metros.

Adicionalmente, destaca-se o conjunto de bairros localizados "da ponte pra lá", como Jardim Esperança, onde as edificações poderão atingir até 17,50 metros; Guriri e Porto do Carro, ambos com limite de 20,50 metros; e Jacaré, com alturas permitidas entre 14,50 e 17,50 metros. Esses parâmetros apontam para um processo de verticalização que se estende a diversas áreas do município, evidenciando novas oportunidades para o capital imobiliário apropriar-se de porções significativas do território, indo além das tradicionais áreas balneárias. Essa ampliação reforça o potencial de transformação da paisagem urbana que a cidade de Cabo Frio poderá testemunhar à medida que novas localidades poderão ser inseridas no escopo do interesse especulativo.

Como ocorre em grande parte das iniciativas relacionadas ao mercado imobiliário em Cabo Frio, o projeto que propõe a verticalização da cidade levanta uma série de questões que devem ser levadas à escrutínio. Uma das principais diz respeito à capacidade do município de sustentar o aumento do gabarito das edificações, especialmente sob a perspectiva de sua infraestrutura urbana. Esse processo impacta diretamente o funcionamento da cidade, agravando desafios já existentes, como a distribuição de água e a coleta de esgoto, serviços que historicamente apresentam deficiências.

Além disso, ao longo dos anos há diversos registros de alagamentos em diversos bairros, inclusive em áreas centrais, após períodos de chuvas intensas, o que evidencia a insuficiência do sistema de drenagem urbana. Em bairros periféricos como Jacaré, Porto do Carro, Monte Alegre, Jardim Esperança, Jardim Perú e Reserva do Perú, a situação é ainda mais crítica devido à ausência de saneamento básico, o que reforça as limitações estruturais que precisam ser enfrentadas antes da implementação de um processo de verticalização dessa magnitude.

Outras preocupações dizem respeito à circulação urbana, uma vez que o adensamento decorrente da construção de prédios pode acarretar o aumento significativo do número de habitantes e, conseqüentemente, da frota de veículos. Em pesquisa anterior (LOUZADA, 2018), foi evidenciado que a relação de automóveis por habitante em Cabo Frio já se aproxima dos índices de grandes metrópoles nacionais, como São Paulo e Rio de Janeiro, com

um automóvel para cada três habitantes. Atualmente, a cidade enfrenta cotidianamente períodos de congestionamento intenso em suas principais vias, em horários variados ao longo do dia.

Outra questão relevante é a capacidade do solo em suportar edificações de grande porte. Nas áreas onde se registram antigas salinas, como na Ogiva e no Però, predominam solos alagadiços que exigem cuidados específicos para construções pesadas. Já no bairro São Cristóvão, a presença do solo de tabatinga, um tipo de solo argiloso, requer atenção redobrada em relação à carga das estruturas edificadas, dada sua suscetibilidade a deformações. Essas condições reforçam a necessidade de estudos técnicos aprofundados antes da implementação de um processo de verticalização de grande escala no município.

As questões relacionadas à infraestrutura, bem como à viabilidade da verticalização em Cabo Frio, têm sido amplamente debatidas por ONGs e grupos vinculados à causa ambiental. Essas organizações questionam, de maneira contundente, a condução do processo pelo poder público local. Entre os principais atores estão a ONG Anhangá e o movimento Cabo Frio Sustentável, que apontam críticas à celeridade com que o projeto de lei foi elaborado e enviado para apreciação na Câmara de Vereadores.

Os grupos também destacam a ausência de estudos técnicos abrangentes sobre as 152 áreas incluídas no zoneamento proposto pelo PLC, além de denunciarem a falta de diálogo com a sociedade, como revela uma reportagem do *Jornal Folha dos Lagos*<sup>63</sup>. Para eles, o processo de construção das minutas da LUOS e do Plano Diretor não incluiu de forma efetiva a participação popular, limitando a transparência e a legitimidade do debate em torno de transformações tão significativas para o território urbano.

Ideias relacionadas à verticalização em Cabo Frio não são recentes e já circulam pela cidade há bastante tempo. Em 2009, a *Revista Cidade*<sup>64</sup> publicou uma matéria que abordava o tema, destacando intenções do poder executivo e legislativo de aumentar os gabaritos em bairros como São Cristóvão, Jardim Caiçara, Braga e Guriri. A reportagem também apresentou relatos de especialistas de diversas áreas que, à época, questionavam a capacidade do município de absorver os impactos gerados por edificações de maior porte, evidenciando preocupações que permanecem atuais. No contexto do projeto atual, as discussões ganharam

---

<sup>63</sup> A reportagem completa sobre o assunto pode ser conferida através do link < <https://www.folhadoslago.com/geral/camara-vai-convocar-tecnicos-para-debater-novo-zoneamento-de-cabo-frio/21242/>>. Acesso em 16/08/2024

<sup>64</sup> Disponível em < <https://revistacidade.home.blog/>>. Acesso em 16/08/2024.

força durante a gestão do ex-prefeito Adriano Moreno (2018-2020) e foram retomadas nas administrações subsequentes de José Bonifácio Novellino (2021-2023) e Magdala Furtado (2023-2024), evidenciando a continuidade desse debate ao longo das diferentes gestões municipais e, principalmente, revela o quanto a questão imobiliária vem pautando as políticas públicas da cidade no decorrer dos últimos anos.

Entendemos que esse ponto constitui a convergência central entre o objeto delimitado nesta pesquisa e o referencial teórico adotado. Em nossa perspectiva, as transformações promovidas pelo capital imobiliário no espaço urbano de Cabo Frio, desde sua "colonização" via turismo, imprimem características de metropolização ao território. Essas transformações demandam reformulações e requalificações do espaço urbano, promovem a inserção de diferentes agentes econômicos provenientes de outras localidades – sejam cidades vizinhas ou redes urbanas mais amplas – e impõem novas dinâmicas espaciais.

De maneira sincrônica, esse processo tende a gerar benefícios concentrados em uma pequena parcela da população local, predominantemente as classes mais altas, ao mesmo tempo em que intensifica contradições sociais, econômicas e culturais. Essas disparidades tornam-se mais evidentes à medida que o avanço da atividade imobiliária se concretiza, resultando em impactos que se manifestam de forma desigual e desordenada no tecido urbano.

### **3.3 A metropolização de Cabo Frio via mercado imobiliário**

De acordo com Carlos (2013), o modelo de produção do espaço urbano metropolitano está intrinsecamente vinculado às novas dinâmicas de acumulação de capital que se afirmam na sociedade. Nesse contexto, a transição do capitalismo industrial para o pós-fordismo traz profundas alterações nas formas de produção do espaço, refletindo uma reestruturação na organização social, ajustada às exigências impostas por esse novo estágio do capitalismo.

No que diz respeito à organização e produção do espaço, isso implica que, em um primeiro momento, no auge da produção industrial, o espaço urbano funcionava como um complemento às forças produtivas, sendo compreendido como um recurso estratégico. Esse papel se manifestava na capacidade de abrigar e centralizar fábricas e mão de obra na metrópole, reforçando seu caráter funcional no modelo produtivo da época.

Atualmente, o capital financeiro se manifesta no espaço de forma a reorientar sua função. O espaço deixa de ser apenas um recurso vinculado às forças produtivas e assume o papel de mercadoria, tornando-se um dos principais meios de acumulação de riqueza. Essa transformação ocorre à medida que o espaço se converte em um produto imobiliário, integrado às dinâmicas de valorização e especulação típicas do capitalismo contemporâneo. Para Carlos, temos que:

Nesse processo, a extensão do capitalismo tomou o espaço, fez dele sua condição de produção, primeiro como recurso, depois como força produtiva e, finalmente, mercadoria reproduzível, o que abriu perspectiva para um novo ciclo de acumulação. O desenvolvimento do capital financeiro cria um novo ciclo de acumulação com a expansão de novas atividades, focando o espaço-mercadoria. Este entra no circuito da troca atraindo capitais que migram de outros setores da economia – em crise – com o objetivo de ampliar as possibilidades de acumulação. No processo, a construção de um espaço racional-funcional revela um projeto e uma estratégia que envolvem o mercado imobiliário, promovendo a valorização de áreas como consequência imediata do movimento de transformação do uso e da substituição de classes de renda no espaço assegurando a realização do lucro (CARLOS, 2015, p. 26-27).

Ao se referir sobre o novo momento da organização metropolitana, a referida autora desenvolve o seguinte raciocínio:

A reprodução do capital sinaliza um movimento real e concreto, que transforma os conteúdos da urbanização, em que a metrópole aparece como o lugar da realização de uma nova fase da acumulação do capital que se revela na mudança do sentido do espaço: a produção do urbano “como negócio” (como fonte de lucro) sob a égide do capital financeiro. Nesse contexto o solo urbano se torna em si mesmo, lugar de investimento e fonte de realização da mais-valia (CARLOS, 2013, p. 37).

A formulação de novas estratégias capitalistas de apropriação do espaço é conduzida pela reconfiguração das relações entre tempo, espaço e sociedade. Nesse cenário, o espaço passa a ser produzido em resposta às transformações impostas por uma nova organização econômica, característica da temporalidade contemporânea. Essa dinâmica reflete os impactos diretos das mudanças econômicas na estruturação espacial, demonstrando como o espaço urbano se ajusta às exigências do capitalismo atual. Essas novas dinâmicas, por sua vez, são impulsionadas pelo surgimento de setores econômicos hegemônicos, que redefinem a lógica de organização territorial, culminando na produção de um "novo espaço" (CARLOS, 2013).

Entre essas novas atividades, destacam-se duas que possuem estreita relação com a problematização do objeto desta pesquisa. De acordo com a autora, a primeira diz respeito à produção de espaços de lazer voltados ao atendimento das necessidades da atividade turística. Considerando que o consumo é um dos principais motores da produção, circulação e acumulação do capital em escala global, o turismo oferece os meios para a mercantilização do

espaço por intermédio da comercialização de seus atributos, sejam eles naturais, culturais ou artificialmente pelo mercado para atender às suas constantes necessidades pela busca por inovações, marcadas por uma crescente volatilidade nas transições entre essas mudanças.

A segunda característica, decorrente do desdobramento da primeira, refere-se à produção do espaço como um negócio. Nesse aspecto, trata-se de ações voltadas à privatização e comercialização dos espaços, frequentemente acompanhadas de estratégias mercadológicas e do marketing. Sob essa orientação, o espaço é incorporado ao universo das mercadorias, sendo objeto desse novo modelo de transações econômicas.

Com a sua comercialização, emergem iniciativas voltadas à criação de novas formas urbanas e à requalificação de estruturas herdadas de outras temporalidades. Esse processo contribui para o surgimento de novas centralidades, que são planejadas com o objetivo de atender às demandas do mercado, fundamentalmente erigido sob a lógica imposta pelo capital financeiro.

O espaço, conforme observa Carlos (2015, p. 28), ao ser absorvido pelo mercado se destaca pelo estímulo ao seu potencial como valor de troca, pois:

Entra no circuito da troca, generalizando-se na sua dimensão de mercadoria. Isso ocorre porque o capital desenvolveu o mundo da mercadoria, criou possibilidades reais para a extensão da propriedade privada no/do espaço, bem como a expansão das atividades econômicas para a sua realização. Realiza-se, assim, ampliando-se a propriedade privada da riqueza sob a forma de propriedade do solo urbano. A predominância do valor de troca, como extensão do mundo da mercadoria, indica a disputa pelo uso dos lugares da metrópole pelas diferentes classes sociais, o que gera conflitos entre indivíduos e usos na medida em que o processo de reprodução espacial envolve uma sociedade hierarquizada.

A partir dessa dinâmica, o espaço urbano é configurado de maneira fragmentada, resultando em uma valorização desigual entre diferentes regiões. Áreas específicas tornam-se altamente valorizadas devido à criação de condições favoráveis à apropriação privada, enquanto outras, sobretudo as periféricas, permanecem relegadas à marginalização, sem acesso à infraestrutura essencial. Essa exclusão, que emerge como consequência direta desse processo, não apenas compromete a qualidade de vida dos habitantes dessas localidades, mas também se consolida como um fator determinante de contradições e conflitos, frequentemente observados nos espaços metropolitanos.

No que tange às condições que favorecem a apropriação privada do solo urbano, diversos fatores exercem significativa influência na valorização da terra e na sua inserção no mercado como mercadoria. O primeiro elemento relevante é a localização, que está diretamente associada à proximidade com determinados tipos de amenidades, sejam elas

atributos naturais, ou a presença de bairros previamente valorizados por outros fatores como, por exemplo, a presença de uma elite.

Outro aspecto central é a acessibilidade a áreas que desempenham funções de centralidade, especialmente devido à presença de equipamentos urbanos e serviços, tais como espaços de lazer, escolas, hospitais, centros comerciais e outros. A infraestrutura disponível também desempenha papel fundamental, considerando que a existência de serviços básicos, como distribuição de água, coleta de esgoto, fornecimento de energia elétrica, ruas pavimentadas, redes viárias adequadas e acesso à internet, contribuem para uma melhor qualidade de vida, agregando valor ao espaço.

Adicionalmente, fatores como a privacidade das áreas e os custos de construção, vinculados às características do relevo local, também são determinantes nesse processo de valorização. Esses elementos combinados configuram uma dinâmica que intensifica a relação entre o espaço urbano e a conformação de estratégias para a sua mercantilização.

Entretanto, a construção de um "novo espaço", ou seja, aquele espaço que será destinado aos investimentos do capital financeiro, depende essencialmente da mediação do Estado. É ele quem assume os custos associados ao provimento da infraestrutura necessária para viabilizar esse processo, ao mesmo tempo em que conduz operações urbanas voltadas para a remoção de usos do solo considerados incompatíveis com as exigências do capital. Além disso, cabe ao Estado a promulgação de políticas públicas que promovam alterações nas formas de zoneamento e uso do solo, assim como o desenvolvimento de políticas que favoreçam parcerias estratégicas entre o setor público e o capital privado, consolidando o espaço como uma mercadoria essencial à lógica de acumulação (CARLOS, 2013; 2015).

Para estabelecer paralelos entre o processo de metropolização e o estágio atual da urbanização de Cabo Frio, torna-se essencial compreender as dinâmicas que regem as lógicas de produção do espaço nas metrópoles contemporâneas. Nesse contexto, as contribuições da geógrafa Ana Fani Alessandri Carlos oferecem um panorama fundamental para abordar essa problemática, possibilitando a construção de relações consistentes e rigorosas entre o referencial teórico e o objeto de estudo, fortalecendo a análise proposta.

Tendo em vista a discussão apresentada no primeiro capítulo desta tese sobre o conceito de metropolização, chegamos à definição de que se trata de um fenômeno característico do estágio atual da urbanização, marcado pela dispersão das dinâmicas metropolitanas para além dos limites tradicionais da metrópole. Esse processo alcança espaços que podem ser contíguos ou não à área de influência direta da metrópole, fazendo

com que cidades e redes urbanas relativamente distantes passem a incorporar características típicas do ambiente metropolitano.

Essas dinâmicas, especialmente vinculadas às formas contemporâneas de produção do espaço, ampliam a influência da metrópole à medida que suas lógicas de organização se estendem a outras realidades urbanas. Essa tendência tem sido compreendida como vetor de fenômenos urbanos atuais relacionados a conceitos como urbanização regional, urbanização planetária e outros desenvolvimentos teóricos que buscam explicar os desdobramentos desse movimento em escala global.

Cabe destacar que as metrópoles foram, e continuam sendo, os principais polos de inovação urbana, tanto no passado quanto na contemporaneidade, especialmente no que se refere às reorientações das formas de urbanização. Contudo, as novas dinâmicas de produção do espaço agora transcendem suas fronteiras, alcançando cidades médias e transformando suas estruturas. Esse processo redefine os papéis dessas cidades, imprimindo marcas metropolitanas que impactam suas funções e provocam alterações significativas nos âmbitos econômico, político e cultural.

Com base no que foi apresentado ao longo deste capítulo, dedicamos esta seção final a um esforço analítico voltado para estabelecer relações entre o objeto de estudo e o escopo teórico selecionado. Nesse momento, julgamos essencial realizar um resgate dos objetivos específicos delineados, particularmente aqueles vinculados ao conteúdo abordado neste capítulo. Essa retomada permitirá avaliar em que medida os objetivos centrais desta tese foram atendidos. Para isso, consideraremos, especialmente, os itens b, c e d destacados na seção de objetivos, como referência para a análise crítica e síntese do capítulo, que são os seguintes: verificar a natureza dos agentes econômicos atuantes na produção do espaço cabo-friense, especialmente com foco nas formas capitalistas mais recentes; indicar que processos redefinem o papel de Cabo Frio como cidade média e quais dinâmicas podem ser consideradas nesse contexto; e investigar que tipo de manifestações metropolitanas ocorrem no espaço cabo-friense e medir o grau interescalar regional e extra regional que a cidade estabelece em rede com outros espaços.

Conforme analisado ao longo deste capítulo, as intervenções urbanas que Cabo Frio tem experimentado nos últimos anos, e que têm moldado seu atual processo de urbanização, estão profundamente relacionadas às formas contemporâneas de acumulação de capital. Em particular, essas transformações refletem a atuação do capital especulativo, que se materializa no espaço urbano por meio da intensificação da atividade imobiliária.

No entanto, não se trata de um fenômeno recente na cidade. Estudos apontam que a especulação imobiliária influencia a produção do espaço cabo-friense desde o início do desenvolvimento da atividade turística. Como já mencionado, Melo (2009), por exemplo, destaca intervenções realizadas nas margens do Canal do Itajurú nas décadas de 1950 e 1960, marcadas por obras de dragagem e aterramento que criaram novos terrenos privatizados para a construção de condomínios. Complementando essa análise, Christovão (2011) descreve o declínio da economia salineira em favor do turismo, com a transição ocorrendo em torno da década de 1970.

Já Oliveira e Mascarenhas (2007) evidenciam que, na virada das décadas de 1990 e 2000, Cabo Frio passou a adotar políticas públicas voltadas ao *city marketing* e ao embelezamento urbano, como discutido pela geógrafa Fernanda Sanchez. Essas ações incluíram campanhas publicitárias para atrair fluxos turísticos e investimentos, além da execução de obras de requalificação dos balneários da cidade.

Por fim, em pesquisa anterior (LOUZADA, 2018), analisamos como os desdobramentos da atividade turística contribuíram para o desenvolvimento de políticas que priorizam o mercado imobiliário, alinhando-se ao conceito de empreendedorismo urbano. Um exemplo emblemático foi a construção de um *shopping center* em uma área da cidade onde havia um sambaqui e que, segundo legislações ambiental dos âmbitos federal, estadual e municipal, estava situada em área de preservação ambiental, por estar às margens da Lagoa de Araruama. Esses eventos demonstram como a dinâmica imobiliária tem sido um vetor central na conformação do espaço urbano cabo-friense ao longo das décadas.

Analisando todo esse percurso, e considerando os novos episódios protagonizados pelo mercado imobiliário, é possível inferir que a atividade imobiliária, inicialmente embrionária, mas já significativa, que se instalou em Cabo Frio na metade do século passado, materializa-se de forma mais evidente nas últimas décadas. Essa consolidação ocorre à medida que sua atuação assume novos contornos, expandindo-se por meio de projetos imobiliários mais ambiciosos, que buscam se estabelecer na cidade com o respaldo de políticas públicas que facilitam e promovem tais empreendimentos.

Considerando os casos do Condomínio Viverde e do parque aquático *Nova Cabo Frio Water Park*, evidencia-se uma nova direção do mercado imobiliário em Cabo Frio, que agora se expande para áreas da cidade ainda não exploradas. Esse movimento ocorre em razão de boa parte dos balneários já estarem ocupados pela atividade turística e por outras atividades subjacentes, como o comércio e a própria especulação imobiliária. Essa estratégia de

expansão reflete um esforço para ampliar seu alcance, alinhando-se às dinâmicas observadas no espaço metropolitano.

Conforme Carlos (2015), no contexto do processo de acumulação, a reprodução do espaço baseada na propriedade privada do solo e sua transformação em mercadoria criam uma “nova raridade”. Esse conceito implica a formulação de novas condições de utilização do espaço, que deixam de se basear exclusivamente no uso para se orientarem pelas dinâmicas da troca. Segundo a autora, esse fenômeno é viabilizado pela articulação de três elementos fundamentais e indissociáveis: a existência da propriedade privada do solo, a centralização do capital e a possibilidade do surgimento de novas atividades econômicas, que operam sincronicamente para moldar o espaço urbano de acordo com os novos interesses capitalistas.

Analisando essa concepção e adequando-a para a realidade cabo-friense, temos um processo que guarda muitas semelhanças. O fenômeno da raridade no espaço metropolitano, levando em conta que a autora faz suas considerações baseada nas ações do mercado imobiliário na grande metrópole nacional (São Paulo), busca se expandir próximo a áreas já valorizadas, estimulando a necessidade de um novo padrão construtivo para que este passe a se assemelhar ao entorno (CARLOS, 2015).

Esse movimento pode ser observado nas localidades selecionadas para a instalação do Condomínio Viverde e do parque aquático Nova Cabo Frio Water Park. No caso do Condomínio Viverde, embora sua viabilização esteja temporariamente bloqueada por medida judicial, o empreendimento estava planejado para uma área estrategicamente localizada em uma via de acesso a um bairro habitado e frequentado predominantemente por uma classe média alta, valorizado também pela presença de outros condomínios e casarões. A localização específica, situada na transição entre os bairros Gamboa e Ogiva, favoreceria a incorporação dessa área ao bairro da Ogiva, agregando ainda mais valor ao local e ampliando a extensão de um espaço já consolidado como uma zona “enobrecida” da cidade.

Por outro lado, esse processo de valorização ocorreria em detrimento da ameaça a um ecossistema de grande relevância ambiental: o mangue, um bioma fundamental para a preservação dos ecossistemas litorâneos, cuja extinção seria o preço pago para a concretização do empreendimento. Essa situação ilustra uma clara pressão do mercado imobiliário sobre a localidade, uma dinâmica que provavelmente poderá persistir, uma vez que atende a um dos quesitos necessários a constituição de sua “raridade”, o fato de que sua condição legal como imóvel é o de ser propriedade privada do grupo imobiliário responsável pelo projeto.

A situação envolvendo o projeto do parque aquático Nova Cabo Frio Water Park, por sua vez, não é diferente. Conforme apresentado anteriormente, trata-se de um megaempreendimento imobiliário de grandes proporções. O projeto contempla não apenas uma infraestrutura completa de lazer típica desse segmento, mas também uma ampla estrutura voltada à recepção e comodidade dos clientes. Essa estrutura inclui bares, restaurantes, lojas e uma praça de alimentação, configurando-se como uma espécie de *shopping center* integrado a atividades de lazer que não são tão comuns em qualquer *shopping*, ampliando o escopo do consumo para além do exclusivamente comercial.

Assim como no caso do Condomínio Verde, a questão envolvendo o parque aquático *Nova Cabo Frio Water Park* apresenta características similares no que se refere à construção da raridade do espaço, especialmente pela condição de propriedade privada do terreno. No entanto, observa-se, nesse caso, uma expansão ainda mais ampla do monopólio do grupo proprietário, dado que, além da área onde estão situadas as Salinas Peroanas (local do parque aquático), o mesmo grupo detém a propriedade do terreno onde há muito tempo funciona o estacionamento da Praia das Conchas. Esse cenário configura um processo de privatização de uma área de grande extensão, estrategicamente favorecida pela proximidade de balneários de destaque, como a própria Praia das Conchas, bem como pelas águas do Canal do Itajuru, próximas à Ilha do Japonês.

O fator que congrega esses dois casos à nossa base teórica, ou seja, o que nos dá a medida que permite associá-los a um processo de metropolização em vias de concretização, mora no fato da maneira como ambos representam a expansão do mercado imobiliário na cidade. A inclusão desses espaços, diante da escassez das possibilidades da exploração das formas de troca em espaços já urbanizados da cidade, associado à presença de um mangue, de antigas salinas ou de outras características naturais da região, especificamente nessas localidades, faz com que estas se tornem foco para as estratégias de um mercado imobiliário, que nos últimos anos tem se revelado extremamente atuante nessa cidade e na região, e que age atualmente maneira dispersa, isto é, para além da metrópole.

A concretização de projetos dessas proporções depende da escolha de localizações estratégicas para o aporte do capital especulativo, o qual intensifica a valorização do espaço à medida que sua raridade é provocada e explorada. Esse processo culmina na formação de novas centralidades no território. Tais centralidades surgem conforme o capital identifica áreas com características específicas que possibilitem a criação de novos padrões de consumo.

Essas novas centralidades demandam instalações e estruturas incompatíveis com os usos e configurações anteriores do espaço, gerando uma ruptura com a lógica preexistente (CARLOS, 2013; 2015). No caso específico desses territórios privados, a natureza local frequentemente é percebida como um obstáculo aos interesses lucrativos dos proprietários. Para que esses espaços possam ser integrados às dinâmicas especulativas, torna-se necessário absorver os elementos naturais existentes, adaptando-os ou eliminando-os, de forma a convertê-los em ativos lucrativos que favoreçam a acumulação de capital.

Acrescente-se que, para assegurar o monopólio da propriedade privada nesses dois locais, a mediação do Estado é elemento central. É o poder público que, por meio de políticas específicas de custeio de infraestrutura local, realização de operações urbanas e regulamentação dos estoques de terra, viabiliza as condições necessárias para a implementação desses projetos.

O cenário conformado em torno desses empreendimentos está repleto de contradições, especialmente no que se refere aos processos de licenciamento ambiental. Destaca-se, nesse sentido, a celeridade na aprovação por parte do Instituto Estadual do Ambiente (INEA), assim como a posição da prefeitura, que reconheceu essas áreas como ociosas e de configurações naturais irrelevantes. Outro fato que foi verificado nessa pesquisa diz respeito à maneira como especificamente o terreno das Salinas da Ogiva (Condomínio Viverde) foi adquirido, pois há questionamentos em torno da legalidade desse processo<sup>65</sup>. Tais fatores eliminaram potenciais entraves administrativos e ambientais, facilitando o prosseguimento das etapas subsequentes dos projetos – salientando novamente que, atualmente, apenas o parque aquático se encontra em andamento. Esses elementos, quando analisados de maneira simultânea, corroboram com Carlos (2015, p.30) ao se referir acerca da participação do Estado na produção da metrópole à medida que:

É assim que, para restabelecer as condições do crescimento, é necessário criar mecanismos que minimizem a situação que transforma o espaço em raridade sem, todavia, questionar a existência da propriedade privada do solo urbano (ao contrário, permitindo sua reprodução), o que vai se realizar com a intervenção do Estado no espaço. Isso porque só ele tem o poder de atuar no conjunto do espaço metropolitano, transformando áreas públicas, redirecionando investimentos, construindo infraestrutura, metamorfoseando as funções, criando formas de intervenção, transformando usos, redistribuindo os habitantes, através de políticas urbanas.

---

<sup>65</sup> Não tivemos condições de levar a escrutínio essa questão pela dificuldade de acesso aos documentos públicos, mas, no nosso entendimento, este é um ponto importante a ser pesquisado em trabalhos futuros.

No contexto do processo de metropolização, episódios como os empreendimentos mencionados, incluindo o já destacado *Shopping Park Lagos*, ilustram como elementos do tecido urbano metropolitano vem se manifestando em Cabo Frio. As lógicas associadas às formas contemporâneas de acumulação de capital têm nos projetos imobiliários seu principal ponto de materialização, evidenciando a dispersão da dinâmica metropolitana para além das grandes metrópoles, alcançando, neste caso, a cidade média de Cabo Frio.

O processo de apropriação de áreas naturais, observado na cidade desde as décadas de 1960 e 1970, assume atualmente contornos mais ajustados à lógica de mercantilização, incorporando territórios que passam a ser absorvidos por esse mercado. O caso do parque aquático *Nova Cabo Frio Water Park* é emblemático nesse sentido, aportando na cidade com uma imagem de modernidade, simbolizada até mesmo pelo seu nome, que sugere em forma de *marketing* inovação e singularidade. Tal proposta desperta apelo entre a comunidade local, que tende a enxergar projetos desse tipo como oportunidades de progresso, devido à possibilidade de geração de novos postos de trabalho e valorização das áreas circundantes. Esse tipo de fenômeno guarda semelhança com o impacto observado por ocasião da inauguração do shopping center da cidade em 2013, que também contribuiu para transformar a dinâmica urbana e a centralidade econômica do município. Oscar Sobarzo (2007, p. 168-169), ao se referir sobre a metropolização em cidades médias e o surgimento de novas centralidades nestas a partir do mercado imobiliário, diz que “dispor de loteamentos fechados, condomínios, prédios altos, shopping centers deixa a cidade média mais perto da vida metropolitana, idealizada como o estilo moderno versus o atraso da cidade do interior”.

A possível concretização do parque aquático em Cabo Frio apresenta um elevado potencial para criar uma nova centralidade em uma área até então desprovida de qualquer tipo de elementos urbanos e edificações. No entanto, se fará de maneira extremamente contraditória ao explorar a natureza de modo a sugar todo o seu potencial natural, além de ser convertido em mercadoria, provavelmente será deslocado para segundo plano diante da opulência no qual este tipo de empreendimento se debruça. Além disso, a materialização desse projeto limitaria as possibilidades de usos alternativos para o espaço, sobretudo aqueles voltados para a conservação ambiental e para iniciativas educativas que promovam a conscientização da população local e dos visitantes sazonais que a cidade recebe. Tais alternativas poderiam oferecer uma abordagem mais harmoniosa, alinhada às particularidades da natureza local, mas são impedidos pela ausência de políticas públicas que se alinhem a tais tipos de uso e, principalmente pela prevalência de interesses voltados à mercantilização.

Por outro lado, um elemento que estabelece simetria com o processo de metropolização identificado nesta pesquisa refere-se ao processo de verticalização em curso na cidade. Esse movimento, conforme apresentado, se manifesta inicialmente nas reformulações propostas pelo Plano Diretor através do PLC 008/2024. Este projeto, complementar ao novo Plano Diretor, estabelece as diretrizes para o uso e ocupação do solo, configurando-se como um instrumento fundamental para orientar a produção do espaço urbano em Cabo Frio após sua eventual promulgação.

Esse é um debate que não é recente, a discussão sobre a habilitação do aumento do gabarito em Cabo Frio vem se desenrolando há, pelo menos, 15 anos, e recentemente tem ganhado maior intensidade. Caso seja aprovado na forma em que foi apresentado até o encerramento desta pesquisa, o PLC 008/2024 poderá se configurar como um vetor significativo de transformações profundas no espaço urbano cabo-friense, ao mesmo tempo em que acentuará as contradições inerentes ao processo de urbanização da cidade.

Independentemente de eventuais mudanças nesse projeto de lei, é possível concluir que a verticalização dos espaços em Cabo Frio tem se consolidado como uma realidade iminente, fomentada explicitamente pelo poder público. Essa postura evidencia uma clara orientação para a implementação de políticas públicas que colocam a especulação imobiliária no centro do desenvolvimento urbano, reforçando sua centralidade como vetor principal desse processo.

Considerando as localidades onde o PLC prevê as mudanças mais significativas no aumento das edificações verticais, há o potencial de ocorrer a apropriação e a conseqüente extinção de espaços horizontais. Esse processo pode se dar pela aquisição de terrenos e lotes, seja por meio de desapropriações ou pela compra de propriedades já edificadas, como casas e sobrados distribuídos pela cidade, por grandes grupos imobiliários interessados na viabilização de novos empreendimentos. Essa dinâmica já é observada em alguns locais de Cabo Frio, como as áreas adjacentes às vias que dão acesso à Praia do Forte (figura 53), onde o mercado imobiliário tem intensificado suas ações, promovendo transformações urbanísticas significativas e contribuindo para a reconfiguração do espaço urbano local.

Diante do imbróglio em torno dessa questão, grupos contrários à possível verticalização de Cabo Frio trazem à tona uma série de preocupações relacionadas aos impactos que tal processo poderá gerar na infraestrutura da cidade. Entre os pontos destacados estão os problemas já existentes em serviços essenciais, como o abastecimento de água, que se agravam significativamente durante a alta temporada, e a coleta de esgoto.

Além disso, levantam-se questões relacionadas à circulação urbana, dado o possível aumento do tráfego de veículos, e ao risco de intensificação da poluição ambiental. Nesse contexto, destaca-se a preocupação com os principais corpos hídricos da cidade, como o Canal do Itajuru e a Lagoa de Araruama, que poderiam sofrer com o aumento da emissão de esgoto, agravando a vulnerabilidade ambiental da região.

Figura 53: Prédio em construção na Avenida 13 de Novembro, centro da cidade



Fonte: O autor, 2025.

Nesse ínterim, outro aspecto que merece atenção é a valorização gerada pelo aumento do gabarito nas localidades em que for implementado, como ocorre em bairros situados próximos à Praia do Forte, como Algodual e Braga. A possibilidade de edificar prédios maiores tende a transformar o perfil de consumo desses espaços, já que estes provavelmente irão reproduzir a mesma lógica daqueles existentes nas áreas já valorizadas da cidade, uma vez que, para maximizar o valor de troca, o mercado imobiliário atua na reconfiguração das áreas alvo de suas ações, buscando homogeneizá-las aos padrões das regiões mais elitizadas.

No entanto, observa-se que o projeto de lei também prevê o aumento do gabarito em bairros onde há concentração de populações mais empobrecidas, como Praia do Siqueira, Vila Nova, São Cristóvão e Perú. Essa dinâmica pode desencadear processos semelhantes à gentrificação, fenômeno que ocorre em grande parte nas grandes metrópoles e grandes aglomerações urbanas. A construção de edifícios próximos a essas áreas menos valorizadas contribui para a formação de uma “raridade” no espaço, promovendo a necessidade de novas formas de apropriação e consumo.

Com o aumento do valor dos imóveis e a chegada de estabelecimentos comerciais e de serviços voltados para um padrão mais elevado de consumo, ocorre a gradativa expulsão das

camadas mais pobres, que acabam sendo deslocadas para áreas mais periféricas. Esse processo, além de transformar o espaço urbano, reforça as desigualdades sociais e amplia as contradições inerentes à dinâmica de urbanização promovida pelo mercado imobiliário.

Diante da realidade que se apresenta, um questionamento pertinente é sobre a necessidade de verticalizar Cabo Frio: por que a pressa em promover essa transformação? Embora a resposta para essa indagação já tenha sido apresentada ao longo desta pesquisa, é fundamental contextualizar o panorama atual de ocupação das áreas já verticalizadas da cidade.

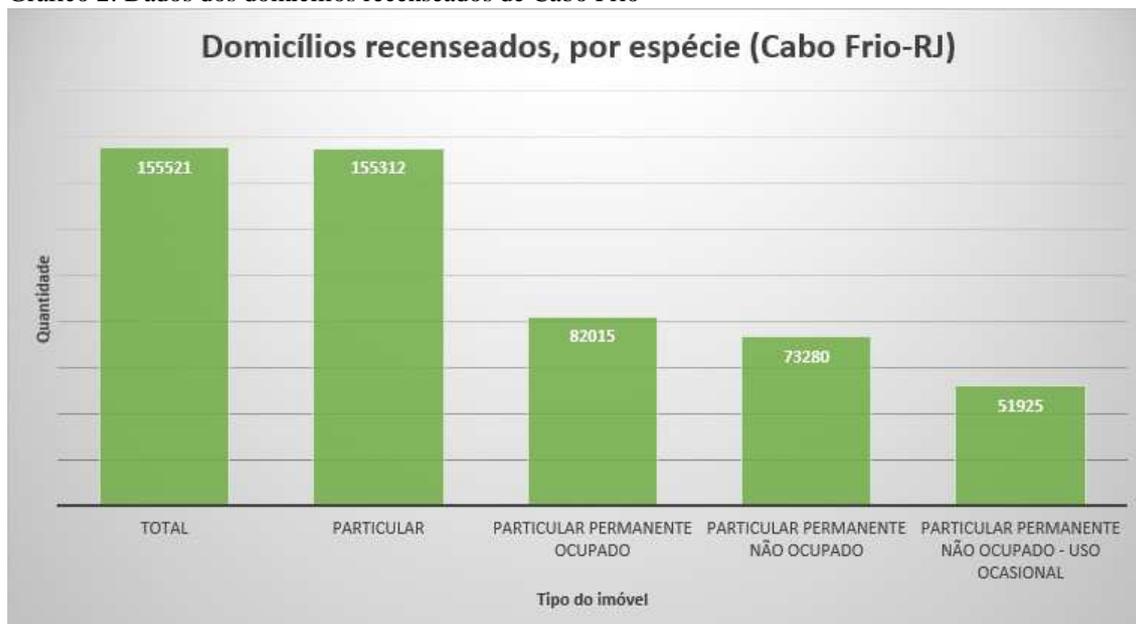
O metro quadrado mais caro de Cabo Frio encontra-se nos bairros próximos à Praia do Forte, caracterizados por uma significativa concentração de edifícios. Contudo, a taxa de ocupação desses prédios é notavelmente baixa. A maioria dos imóveis, especialmente apartamentos, pertence a proprietários que não residem na cidade, utilizando essas propriedades como segunda residência, geralmente durante os períodos de alta temporada.

Essa dinâmica expõe um paradoxo no processo de verticalização: apesar do grande estoque imobiliário existente, que permanece subutilizado em boa parte do ano, há uma pressão para expandir o modelo vertical em outras áreas da cidade. Tal cenário reforça a necessidade de uma análise crítica sobre os reais interesses por trás dessa celeridade e sobre os impactos desse modelo de urbanização na qualidade de vida e na estrutura socioespacial de Cabo Frio.

Os dados do Censo de 2022 divulgado pelo IBGE acerca das características do imóveis existentes em Cabo Frio, fornece uma importante contribuição para contextualizar a análise que estamos trazendo sobre a conjuntura imobiliária do município.

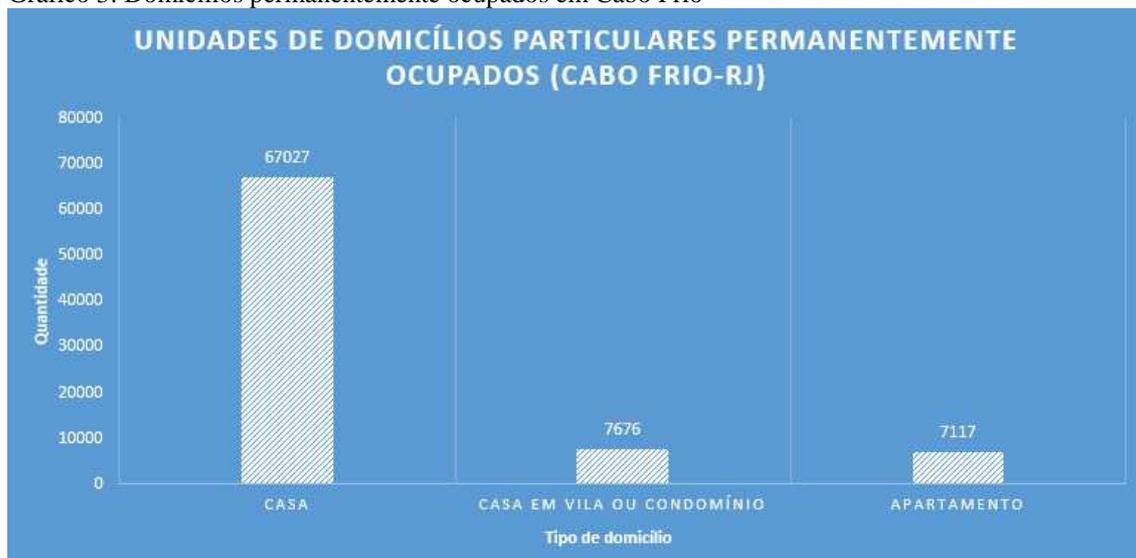
De acordo com os dados apresentados no gráfico 2, o município de Cabo Frio possui um total de 155.521 imóveis, incluindo todas as categorias. Excluindo os prédios públicos, esse número se reduz para 155.312 imóveis particulares. Dentre esses, 82.015 estão ocupados (gráfico 3), enquanto 73.280 encontram-se em situação de não ocupação ou desocupação. Dos imóveis não ocupados, 51.925 são classificados como de uso ocasional, ou seja, são propriedades utilizadas apenas durante os períodos de alta temporada.

Gráfico 2: Dados dos domicílios recenseados de Cabo Frio



Fonte: IBGE, Censo 2022.

Gráfico 3: Domicílios permanentemente ocupados em Cabo Frio



Fonte: IBGE, Censo 2022.

Os dados indicam que a população de Cabo Frio apresenta um perfil habitacional majoritariamente composto por residências em casas, com destaque para sua predominância em bairros populares, como São Cristóvão, Jardim Caiçara, Jardim Flamboyant, entre outros. Esse padrão também se repete nas periferias da cidade, incluindo localidades “do lado de lá da ponte” como Jardim Esperança, Jacaré, Cajueiro, Però e Jardim Però, por exemplo.

Essa característica reflete uma dinâmica urbana centrada em habitações horizontais, o que contrasta diametralmente com a tendência à verticalização proposta pelo atual

planejamento urbano, indicando possíveis transformações significativas na configuração espacial e social do município, como alguns segmentos da sociedade cabo-friense vêm alertando.

A configuração desse perfil habitacional se confirma quando comparada com os números totais dos domicílios não ocupados que revelam uma considerável redução no que tange aos números dos tipos de domicílios, como podemos observar nos gráficos 4, 5 e 6 a seguir.

Gráfico 4: Quantitativo de domicílios não ocupados de Cabo Frio



Fonte: IBGE, Censo 2022.

Embora as casas ainda predominem no total de imóveis vagos, reafirmando o perfil habitacional de Cabo Frio, a análise dos dados revela que há mais imóveis do tipo casas de vila, condomínios e apartamentos não ocupados do que habitados. Essa questão torna-se ainda mais evidente quando observamos que a maioria desses imóveis é utilizada de maneira ocasional: 11.339 apartamentos e 9.193 casas de vila ou em condomínios servem, predominantemente, como segunda residência ou para aluguel por temporada, prática comum na cidade.

Gráfico 5: Quantitativo de domicílios não ocupados – de uso ocasional



Fonte: IBGE, Censo 2022.

Gráfico 6: Quantitativo de domicílios não ocupados – vagos



Fonte: IBGE, Censo 2022.

Além disso, chama atenção o número expressivo de imóveis vagos nesses segmentos, com 2.572 apartamentos e 2.142 casas de vila ou em condomínios sem ocupação, mesmo em um contexto de urbanização consolidada. Esses dados evidenciam a existência de um estoque imobiliário subutilizado, reforçando o questionamento sobre a necessidade de ampliar a verticalização em Cabo Frio, especialmente diante das altas taxas de ociosidade existentes.

Essa subutilização é perceptível em bairros como Braga, Passagem, Algodal, Vila Nova e até mesmo algumas áreas do Centro. Essas localidades configuram-se como exemplos de vazios urbanos, apresentando um baixo quantitativo de habitantes. Em alguns casos, esses

espaços registram altos índices de violência, especialmente durante os períodos noturnos, devido à reduzida circulação de pessoas, algo facilmente observável em visitas a essas áreas.

A possibilidade de ampliação das áreas verticais em Cabo Frio evidencia uma dinâmica já observada em diversas cidades: a valorização do solo urbano. Esse fenômeno, que já se verifica no município, pode ser potencializado com as mudanças previstas. Um paralelo pode ser traçado com o estudo de Petrakis (2015) sobre a verticalização do bairro 25 de Agosto, em Duque de Caxias, localizado na única região metropolitana do estado do Rio de Janeiro. Esse estudo demonstra como o processo de verticalização levou a uma mudança no padrão de consumo espacial desta localidade tendo por intermédio do expressivo aumento dos preços dos imóveis.

Em Cabo Frio, é possível que algo semelhante ocorra, especialmente em bairros populares como São Cristóvão. Densamente urbanizado de forma horizontal e sendo um dos mais populosos do município, esse bairro, assim como todos os outros, pode vivenciar uma reconfiguração econômica e espacial caso as propostas de ampliação da verticalização sejam concretizadas, promovendo a valorização imobiliária e, potencialmente, gerando impactos relacionados à ampliação de uma desigualdade socioespacial já existente, além daqueles relacionados à questões urbanísticas da sua dinâmica interna.

Diante do panorama traçado, é possível afirmar que o mercado imobiliário configura-se como o principal vetor dos conteúdos metropolitanos que se instalam ou pretendem se instalar em Cabo Frio. Esse setor desponta como o elemento central no processo de metropolização da cidade, mobilizando grandes fluxos de capital e posicionando Cabo Frio como o principal ponto de convergência dessa atividade, tanto em sua região imediata quanto em sua escala intermediária.

Os dados do IBGE corroboram essa análise, evidenciando que, na Região Geográfica Intermediária Macaé-Rio das Ostras-Cabo Frio, o quantitativo de imóveis não ocupados em Cabo Frio supera o de Macaé, mesmo este último apresentando um tamanho demográfico maior. Os números de seus respectivos quantitativos — 73.280 em Cabo Frio contra 30.771 em Macaé — indicam a predominância da dinâmica imobiliária no município. Adicionalmente, Cabo Frio também se destaca no número de imóveis não ocupados de uso ocasional, liderando em todas as categorias de propriedades, o que reforça sua centralidade nessa dinâmica regional.

Cabo Frio configura-se, assim, como um celeiro de exploração imobiliária, marcado pela atuação articulada de agentes desse setor provenientes de diferentes escalas urbanas e

regiões do país. Essa dinâmica é liderada por grupos oriundos das principais metrópoles brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro, em conjunto com uma pequena elite empreendedora local vinculada à construção civil e o apoio institucional do Estado.

Essa articulação é observada ao longo de um percurso histórico em que políticas públicas favoreceram diretamente a expansão imobiliária, seja por meio do turismo ou pela requalificação de áreas conduzidas pela administração municipal. Essas políticas, fundamentadas em um ideário de modernização urbana, tomam a metrópole como referência de modelo e um padrão a ser seguido.

Sob essa lógica, Cabo Frio busca replicar elementos associados à modernidade metropolitana por meio de novos incrementos imobiliários, como *shopping centers*, condomínios de luxo, parques aquáticos e edificações verticais de maior porte. Esse processo reflete um esforço deliberado em projetar uma imagem de modernidade que aproxima a cidade das dinâmicas econômicas e espaciais típicas dos grandes centros urbanos.

Nesse contexto, a dinâmica imobiliária assume o papel de elemento definidor da função de Cabo Frio como cidade média. Embora historicamente vinculada à atividade turística — responsável pelos primeiros movimentos de conversão de áreas públicas em privadas —, a atividade imobiliária consolidou-se como a principal expressão do atual modelo capitalista de produção do espaço. Essa atuação manifesta-se tanto na expansão para localidades que ainda preservam resquícios da natureza local quanto na reconfiguração de áreas já densamente urbanizadas, materializando a lógica de mercantilização do território e reforçando o caráter especulativo que caracteriza o processo de urbanização contemporâneo.

Isso sinaliza o marco de um novo estágio no desenvolvimento urbano de Cabo Frio, que denominamos como “cidade turística-financeira”, em uma tentativa de adequar esse conceito ao raciocínio de Lefebvre sobre a formação de uma sociedade urbana, conforme discutido no capítulo anterior. A consolidação de uma governança urbana que une agentes econômicos públicos e privados encontra na especulação imobiliária uma alternativa para a ampliação do processo de acumulação de capital, superando as limitações impostas pela economia do turismo, que é afetada pela sua natureza sazonal. Esse processo reflete uma transição da economia local, que antes estava vinculada mais diretamente à atividade turística, para um modelo mais complexo e voltado para a valorização do espaço urbano, impulsionado por investimentos financeiros que buscam garantir a rentabilidade constante do território.

A centralidade de Cabo Frio se consolida, portanto, a partir de uma dinâmica imobiliária que se aproveita de um turismo já consolidado, configurando o município como

um ponto estratégico para o capital financeiro ligado ao referido setor. Essa dinâmica, contudo, não se restringe aos limites da cidade, irradiando-se para municípios vizinhos como São Pedro D’Aldeia, Búzios, Iguaba Grande, entre outros, fato que revela a força de sua centralidade regional.

Exemplos dessa expansão incluem a ocupação de antigas salinas em São Pedro D’Aldeia, destinadas à construção de condomínios residenciais e empreendimentos comerciais no ramo atacadista, particularmente em áreas situadas às margens da RJ-140, rodovia que conecta o município a Cabo Frio. Além disso, projetos de engorda das margens da Lagoa de Araruama, próximos a esses novos empreendimentos, reforçam a valorização imobiliária da região.

Em Búzios, destaca-se o bairro planejado Aretê, inaugurado em 2018 e ainda em fase de desenvolvimento, que atende a grupos populacionais de alta renda. O projeto conta com infraestrutura sofisticada, incluindo grandes residências, campo de golfe, aeroporto, marinas e áreas para eventos, evidenciando a lógica de exclusividade que caracteriza tais empreendimentos.

Outras cidades da região também têm presenciado a chegada de novos empreendimentos imobiliários, reforçando a centralidade de Cabo Frio como vetor irradiador dessa dinâmica. Nesse contexto, observa-se a reprodução de um processo de maximização dos lucros extraídos do espaço, que transcende os limites do município e reconfigura o território regional sob a lógica especulativa do mercado imobiliário.

O papel de Cabo Frio e de sua região imediata assume, assim, a função central entre um conjunto de municípios que reproduzem as dinâmicas recentes de acumulação de capital, refletindo estreita relação com a lógica metropolitana. Essa relação é particularmente evidente nas formas observadas na capital fluminense, onde o turismo também atua como um dos principais vetores de expansão urbana, alinhando-se à perspectiva analítica adotada nesta tese.

Embora Cabo Frio não esteja formalmente incluída na região metropolitana do estado, seu processo de metropolização se torna evidente por meio das dinâmicas econômicas aqui discutidas. Essas dinâmicas reforçam a conexão entre a lógica de acumulação de capital e a transformação espacial, inserindo o município em uma rede de influência metropolitana que ultrapassa fronteiras administrativas formais.

### 3.4 Os elementos que definem Cabo Frio como cidade média no contexto da urbanização contemporânea

A partir do exposto até o momento, para consolidar parte dos objetivos traçados nesta tese, dedicaremos esforços a complementar o quadro teórico, buscando definir Cabo Frio como uma cidade média. Dessa maneira, pretende-se dar mais profundidade à análise em que se situam as dinâmicas econômicas, sociais e espaciais que configuram o município, articulando-as às características que definem cidades médias no contexto da urbanização contemporânea. Essa abordagem possibilitará, portanto, compreender como as particularidades do desenvolvimento urbano de Cabo Frio dialogam com os processos mais amplos de metropolização do espaço, destacando seu papel no cenário regional e sua inserção em redes urbanas mais complexas.

Para tanto, entende-se que as contribuições de Corrêa (2007) para construção da definição de cidade média, como indicado no capítulo inicial dessa tese, são de grande relevância, pois podem fornecer subsídios teóricos importantes para identificar as especificidades que possibilitam com que Cabo Frio se enquadre nessa categoria de cidade.

Diante do quadro econômico que vem se desenvolvendo em torno das ações recentes do mercado imobiliário em Cabo Frio, observa-se a atuação de uma elite empreendedora local que, em articulação com agentes externos, se beneficia como participante ativa de diversos empreendimentos que se estabelecem na cidade. Entre os destaques, identificamos a atuação de empresas locais no ramo de empreendimentos e incorporação imobiliária. Uma delas é a Gerplan Engenharia, cuja sede está localizada no centro de Cabo Frio. A empresa é responsável por edificar prédios, condomínios, lojas e outros empreendimentos (figura 54). Conforme informações divulgadas em seu site<sup>66</sup>, seu portfólio inclui edificações situadas em áreas altamente valorizadas da cidade, como Praia do Forte, Centro, Jardim Excelsior (próximo ao Shopping Park Lagos), Braga e Gamboa (incluindo o Shopping Rua dos Biquínis).

---

<sup>66</sup> Disponível em: <https://gerplan.com.br>. Acesso em 17/08/2024.

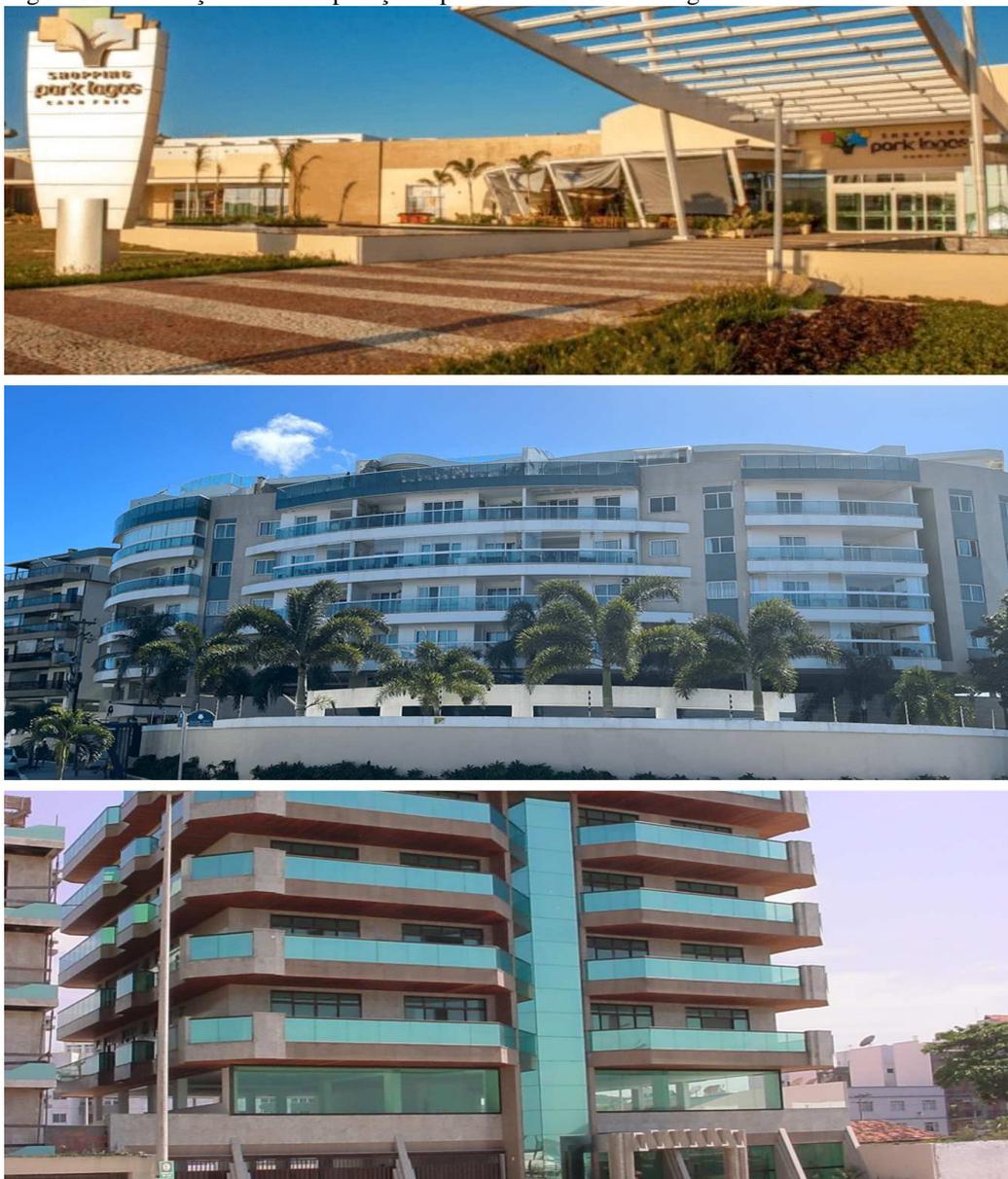
Figura 54: Edificações executadas pela Gerplan Engenharia



Fonte: Gerplan Engenharia.

Também localizada no centro da cidade, destaca-se a Modular Empreendimentos, que atua na região há mais de trinta anos e é responsável por diversas obras de incorporação em bairros nobres de Cabo Frio e Armação dos Búzios. Entre seus projetos destacam-se o Zeppelin Mall, Residencial Búzios Costa Mar, Global Center, Residencial Los Angeles, Condomínio Ondas do Perú, Residencial Fort Beach e Laguna Portinho Residence. A empresa também realizou empreendimentos em parceria com outras incorporadoras (figura 55), como o Shopping Park Lagos, Costa Maggiore Residencial Resort, Ocean Garden Condominium Club e Mandai Residencial Spa.

Figura 55: Edificações de incorporação e parceria da Modular Engenharia



Fonte: Modular Engenharia, 2024.

Além de obras no setor privado, a Modular Empreendimentos é responsável por importantes projetos públicos (figura 56), como o Mercado Municipal de Peixe, a Praça Canto do Forte, a reforma do Teatro Municipal, a reforma da Prefeitura Municipal, o Shopping Rua dos Biquínis, o Deck da Orla da Praia do Forte, a Capela Mortuária e a reforma do Ginásio Poliesportivo Aracy Machado.

Figura 56: Obras públicas da Modular Engenharia



Fonte: Modular Engenharia, 2024.

De maneira geral, essas duas empresas desempenham um papel central nos investimentos imobiliários em Cabo Frio, sendo responsáveis por uma grande parcela das edificações que se concentram nas áreas mais valorizadas da cidade. Além das transformações espaciais promovidas por suas obras, essas empresas exercem significativa influência na

política local. Seus integrantes frequentemente ocupam posições em conselhos municipais e mantêm relações próximas com grupos políticos da cidade. Essa interação entre o setor imobiliário e a esfera política é uma prática recorrente em Cabo Frio, perpetuando-se ao longo do tempo e reforçando a conexão entre interesses privados e decisões públicas no município, como evidenciado pela expressiva participação da Modular Engenharia em grande parte das obras públicas realizadas na cidade.

Assim, pode-se afirmar, em consonância com os estudos de Corrêa, que há uma elite empreendedora que contribui para a criação de interesses regionais e extra-regionais em Cabo Frio, atuando de maneira econômica e politicamente significativa no espaço urbano da cidade. Esse grupo, ao mesmo tempo que gera cooperação e competição com setores similares de outros centros metropolitanos, desempenha um papel relevante nas decisões sobre a produção do espaço urbano. Além disso, essa elite exerce influência sobre as formas de acumulação de capital que se estabelecem no município, configurando-se como um agente ativo e estratégico nos processos que moldam a dinâmica urbana e econômica local.

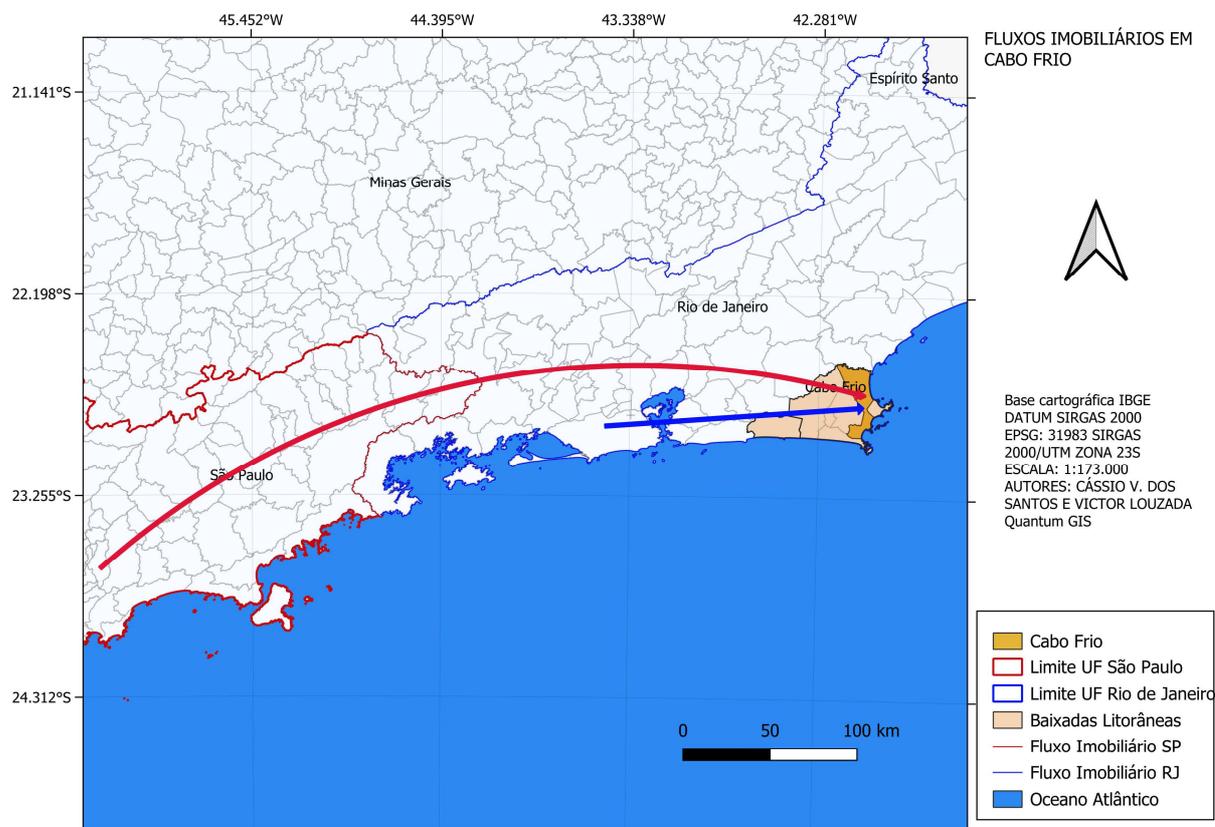
Diante dessa conjuntura sobre a dinâmica imobiliária em Cabo Frio ao longo das últimas décadas, especialmente no período mais recente, é evidente que essa atividade se configura como um elemento central para a intensificação das interações espaciais (CORRÊA, 2006; 2007) de alcance mais amplo. Essas interações extrapolam o registro relacionado à atividade turística e envolvem conexões diretas com os dois maiores centros econômicos do país: São Paulo e Rio de Janeiro (Mapa 1).

A pesquisa realizada para esta tese identificou que os fluxos provenientes desses centros estão concretizados em diversas edificações já existentes na cidade. Além disso, outros projetos estão em diferentes estágios de desenvolvimento, incluindo aqueles ainda em fase de especulação ou licenciamento, como é o caso do empreendimento Nova Cabo Frio Water Park, além daqueles que encontram-se interrompidos por medidas judiciais. Um exemplo emblemático é a tentativa de construção de um resort nas Dunas do Perú, localizadas em uma Área de Proteção Ambiental do Pau Brasil, pelo grupo francês Club Méditerranée (OLIVEIRA, MASCARENHAS, 2007). Esse empreendimento teve sua licença ambiental anulada pelo Ministério Público Federal (MPF) em dezembro de 2024<sup>67</sup>.

---

<sup>67</sup> Disponível em <https://rc24h.com.br/justica-anula-licencas-ambientais-de-resort-na-praia-do-pero-em-cabo-frio/>. Acesso em 07/01/2025.

Mapa 1: Fluxos imobiliários em Cabo Frio



Fonte: Louzada, V.M. em colaboração com Cássio V. dos Santos (2025).

Nesse contexto, Cabo Frio, que ao longo dos anos consolidou-se como um importante destino turístico em uma das regiões mais visitadas do litoral fluminense, encontra nessa característica um elemento propulsor para o incremento contínuo e cada vez mais intenso de fluxos em sua rede extra-regional, abrangendo tanto movimentos nacionais quanto internacionais.

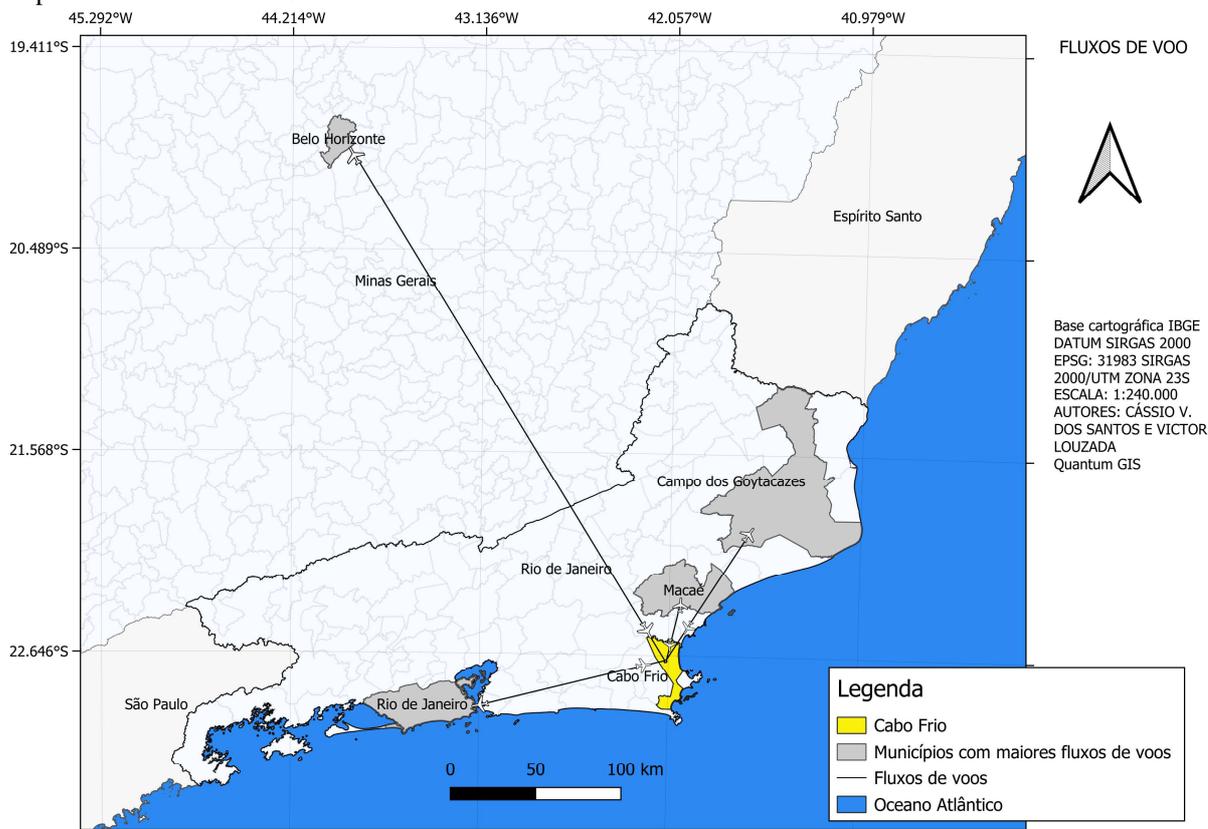
Outro aspecto relevante em relação à centralidade do município, e que agrega atributos que reforçam seu papel como cidade média, é o fato de que sua localização relativa (CORRÊA, 2007) na região imediata confere-lhe destaque como um lugar central dentro da hierarquia regional. Conforme abordado no capítulo anterior, Cabo Frio se constituiu como uma ampla região à época de sua fundação pela colônia portuguesa. Grande parte dos municípios que hoje compõem sua região imediata foram formados por meio de processos de desmembramento e emancipação. Nesse contexto, destaca-se que Cabo Frio foi a primeira cidade da região a se desenvolver com a introdução de infraestruturas voltadas para a circulação. A presença de estradas, rodovias, vias férreas (em destaque em períodos anteriores), aeroporto e toda a estrutura relacionada ao transporte marítimo, tanto comercial

quanto de lazer, posiciona Cabo Frio como um nó estratégico, atraindo fluxos diversos que beneficiam não apenas o município, mas também os demais componentes dessa região.

Os fluxos extra-regionais também se manifestam por meio da atuação do Aeroporto Internacional de Cabo Frio. Este equipamento urbano público, gerido de forma privada, está atualmente sob concessão do grupo Costa do Sol, uma empresa pertencente à companhia aérea Azul, com sede em Belo Horizonte (MG). Embora tenha sido originalmente planejado como um elemento captador de fluxos comerciais no estado, o aeroporto não conseguiu se consolidar nesse aspecto. Atualmente, sua principal função é servir como base de operações offshore para o setor petrolífero, conectando Cabo Frio a cidades como Rio de Janeiro, Macaé e Campos dos Goytacazes (ROCHA, 2023). Quanto aos voos comerciais, o aeroporto operava regularmente com voos semanais entre Cabo Frio e Belo Horizonte, realizados pela companhia aérea Azul. No entanto, a empresa anunciou o encerramento da rota, justificando a decisão com base em uma série de fatores, entre os quais se destacam o aumento dos custos operacionais, a valorização do dólar e questões relacionadas à oferta e demanda pelo serviço (FOLHA DOS LAGOS, 2025).

Considerando que o município de Cabo Frio é definido como um nó na rede urbana, onde convergem grandes fluxos atraídos pela atividade turística, o Aeroporto Internacional de Cabo Frio apresenta um potencial estratégico para abrigar uma parcela significativa desses fluxos. Sua localização é privilegiada, já que não há muitas edificações próximas, e as existentes são de baixo gabarito, além de contar com uma pista de pouso em boas condições. Esses fatores poderiam contribuir para uma maior articulação de Cabo Frio com outras cidades, tanto nacionais quanto internacionais. No entanto, mesmo com um baixo aproveitamento desse potencial, sua utilização, predominantemente voltada para o atendimento ao setor petrolífero (ROCHA, 2023), ainda evidencia seu papel como vetor de articulação entre Cabo Frio e outras escalas de cidades, como pode ser observado no mapa 2.

Mapa 2: Fluxos aéreos de Cabo Frio

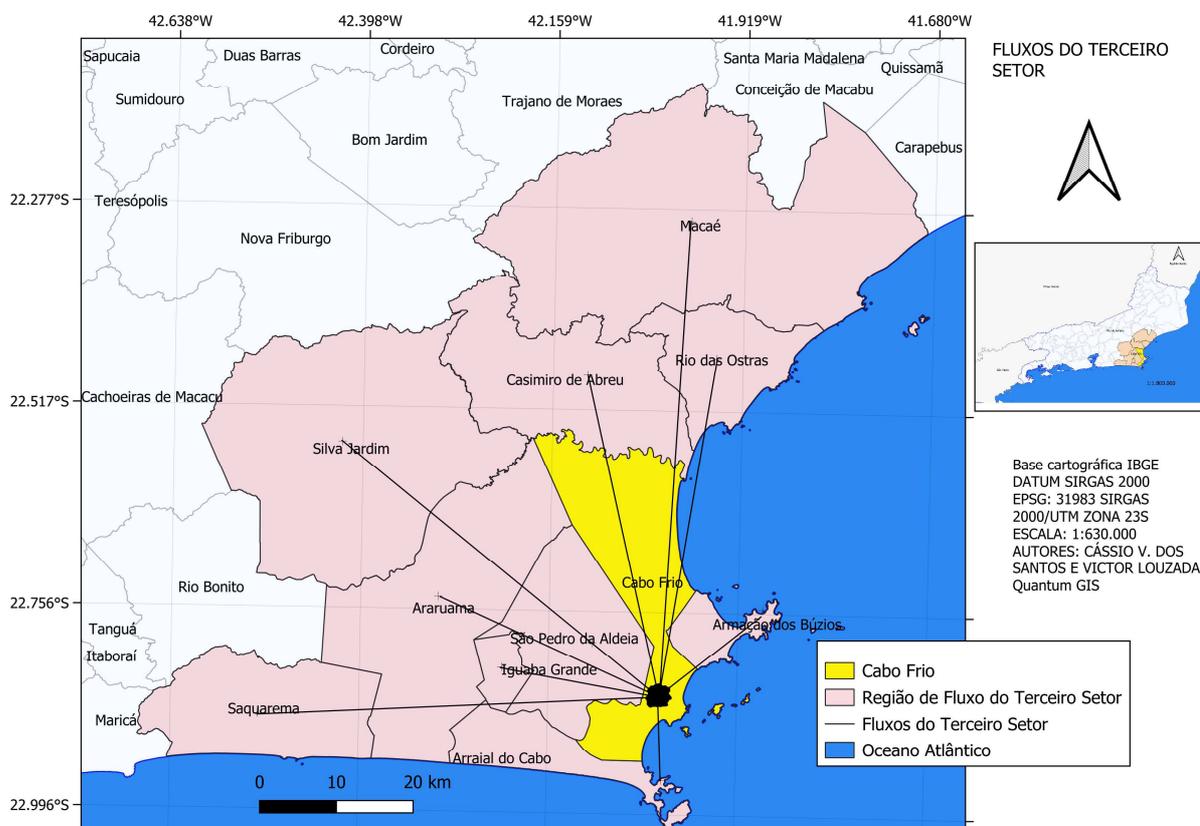


Fonte: Louzada, V.M. em colaboração com Cássio V. dos Santos (2025).

A respeito da escala intraregional, o mapa 3 ilustra os fluxos estabelecidos por Cabo Frio dentro de sua região imediata, que corresponde em certa medida à região das Baixadas Litorâneas, e parte da região intermediária, evidenciando as dinâmicas que convergem para o município com o objetivo de atender às diversas demandas, tanto no comércio local quanto no setor de serviços oferecidos pela cidade.

Com relação a esse aspecto, a centralidade de Cabo Frio se manifesta de forma significativa nos setores de comércio e serviços, evidenciada pela presença de um grande número de estabelecimentos comerciais. Entre eles, destacam-se redes de grande porte, como Lojas Americanas, Caçula, Kalunga, Casa & Vídeo, Riachuelo, C&A, entre outras. Em pesquisa anterior (LOUZADA, 2018), verificou-se que a inauguração do Shopping Park Lagos, que concentra muitas dessas lojas, representou a consolidação de uma nova centralidade intraurbana e interurbana. Esse empreendimento tornou-se um polo atrativo, canalizando fluxos de pessoas provenientes não apenas dos municípios das Baixadas Litorâneas, mas também de localidades mais distantes, como Macaé, Quissamã, e municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Mapa 3: Fluxos do terceiro setor para Cabo Frio



Fonte: Louzada, V.M. em colaboração com Cássio V. dos Santos (2025).

Outro aspecto relevante que reforça a centralidade de Cabo Frio está relacionado à presença de instituições de ensino superior. O município abriga universidades privadas de alcance nacional, como a Universidade Veiga de Almeida e a Estácio. No âmbito local, destaca-se a Faculdade da Região dos Lagos (FERLAGOS), que há décadas oferece cursos na área de licenciatura<sup>68</sup>. No ensino público, Cabo Frio conta com um campus do Instituto Federal Fluminense (IFF), que disponibiliza cursos de nível médio técnico integrado e graduação. Mais recentemente, foi inaugurado um campus da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), que atualmente oferece cursos nas áreas de Geografia, Medicina e Ciências Ambientais. Esse novo campus representa um importante incremento na centralidade da cidade, especialmente devido à oferta de cursos de alta demanda, como Medicina, o que

<sup>68</sup> No período em que cursei a Licenciatura Plena em Geografia na FERLAGOS, ficou evidente a presença significativa de estudantes provenientes de municípios vizinhos, como São Pedro da Aldeia, Araruama, Arraial do Cabo, Búzios e Rio das Ostras, que buscavam formação nessa instituição. Durante minha graduação, convivi com muitos colegas oriundos dessas localidades, o que reforça o papel de Cabo Frio como um importante centro educacional regional, atraindo estudantes de diversas cidades em busca de qualificação profissional.

pode potencializar a atração de fluxos significativos de estudantes e consolidando ainda mais o papel de Cabo Frio como um polo regional de educação.

Para concluir, observa-se que Cabo Frio, no atual contexto histórico e geográfico, configura-se como uma cidade que estabelece relações multidirecionadas tanto no âmbito do território fluminense quanto em escala nacional. Essa característica torna-se evidente quando analisamos a mudança de escala nos mapas 1, 2 e 3 apresentados nesta seção.

Os mapas 1 e 2 ilustram os níveis de conectividade entre Cabo Frio e cidades inseridas em diferentes redes do território nacional. Confeccionados em escalas menores para abranger distâncias mais longas no território brasileiro, esses mapas comprovam a atuação multiescalar de Cabo Frio dentro da rede urbana nacional. Como apontado nesta tese, a constante atuação da especulação e do mercado imobiliário confere à sua escala um potencial de expansão que pode incluir novas conexões outros nós da rede urbana brasileira quanto com o estabelecimento de relações com territórios internacionais.

Essa conectividade manifesta-se tanto em fluxos imateriais, como os financeiros e os relacionados ao mercado imobiliário, quanto em fluxos materiais, como a concretização de empreendimentos na cidade. Além de uma significativa circulação de pessoas e infraestrutura associada ao setor petrolífero.

O mapa 3 representa a centralidade de Cabo Frio por meio do estabelecimento de relações de contiguidade. A cidade destaca-se como um polo concentrador de fluxos, em grande parte devido à sua infraestrutura mais ampla e consolidada em comparação aos municípios vizinhos, especialmente no que tange às atividades do setor terciário. Essa posição estratégica, aliada à proximidade com municípios de menor porte, permite a Cabo Frio exercer o papel de um centro intermediário de mediação.

Essa mediação ocorre nas duas regiões geográficas às quais Cabo Frio pertence, funcionando como um ponto de amortecimento nas relações e fluxos que emanam de grandes centros da rede urbana brasileira. Dessa forma, a cidade atua como um elo fundamental na articulação de dinâmicas hierárquicas, redistribuindo e organizando os fluxos regionais e conectando-os às escalas mais amplas da rede urbana nacional.

Chega-se, portanto, à definição de que Cabo Frio reúne características que permitem sua classificação como uma cidade média. Sua posição geográfica estratégica destaca-se ao mediar relações com cidades menores situadas em sua área de abrangência, além de estabelecer vínculos hierárquicos regionais e intermediações com centros metropolitanos

(SPOSITO, 2017). Essa dinâmica integra sua região a outras escalas e redes, reforçando sua relevância no contexto territorial.

No âmbito econômico, dimensão central para análise nesta tese, Cabo Frio configura-se como um centro de concentração econômica do setor terciário. A cidade atua como um nó principal, atraindo fluxos turísticos e financeiros, bem como atividades ligadas ao comércio e aos serviços. Essa centralidade é intensificada tanto pela atuação de agentes econômicos e políticos quanto por sua posição geográfica relativa, que favorece a amplitude das relações de contiguidade e conectividade existentes em seu entorno.

Dada a complexidade associada à definição do conceito de cidade média, em razão da diversidade das realidades que o compõem, é possível afirmar que, ao analisar o contexto histórico e atual de Cabo Frio, o processo de transformações econômicas criou condições específicas para a transição de uma atividade econômica para outra. A maneira como esse processo se manifestou espacialmente resultou em uma centralidade inicial, que se desenvolveu gradualmente, mas que começou a se intensificar à medida que novas atividades econômicas, como o turismo e o mercado imobiliário, introduziram características e símbolos típicos de grandes centros urbanos, ampliando, assim, o alcance da cidade tanto dentro quanto fora de sua área de influência regional. Nesse contexto, pode-se afirmar com certeza que Cabo Frio passou por um processo de metropolização, que ainda está em curso, e, ao longo da pesquisa realizada para esta tese, constatamos que o conceito de metropolização se aplica de maneira adequada ao analisar o grau de reprodução das características da economia capitalista contemporânea, cujos impactos refletem na reconfiguração do papel de Cabo Frio enquanto cidade média. Em termos econômicos, o município tem adquirido progressivamente características típicas de centros urbanos mais modernos, refletindo as atuais formas capitalistas de acumulação de riqueza e de exploração daquilo que se denomina mais-valia do espaço (CARLOS, 2015), bem como as contradições que esses processos acarretam, fenômenos que são amplamente observados nas grandes metrópoles e regiões metropolitanas do Brasil. O conjunto dessas características contribui para que, atualmente, Cabo Frio se consolide na categoria selecionada, pois algumas dinâmicas metropolitanas presentes na cidade permitem que ela se destaque na rede urbana do estado do Rio de Janeiro e, em certa medida, também em uma escala nacional.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao adentrarmos as considerações finais desta tese, torna-se essencial, sobretudo, avaliar em que medida os objetivos propostos foram alcançados. Consideramos, portanto, que é essencial retomarmos a questão central que norteou o desenvolvimento desta pesquisa, assim como seus objetivos específicos, buscando estabelecer um diálogo reflexivo entre os resultados obtidos e os pressupostos inicialmente delineados.

Nesse contexto, este trabalho foi norteado por um objetivo geral que estruturou os esforços investigativos, com foco em compreender em que medida o município pode ser caracterizado como uma cidade média metropolizada. Para alcançar esse objetivo, foram estabelecidos objetivos específicos direcionados a aspectos analíticos fundamentais: Identificar, no campo econômico, os fatores que qualificam Cabo Frio como uma cidade média; e caracterizar os componentes relacionados à metropolização do espaço urbano de Cabo Frio, correlacionando-os às dinâmicas econômicas predominantes no município.

Para viabilizar esses objetivos, foram definidos tópicos que orientaram a coleta de informações e dados necessários para subsidiar as análises e alcançar as metas propostas. Como primeiro elemento, a coleta de dados sobre o crescimento demográfico do município foi considerada essencial, permitindo a comparação com períodos anteriores de desenvolvimento de Cabo Frio e com o crescimento de grandes metrópoles, tendo em vista que essa é uma das características que se destacam para mensurar cidades de porte médio e que, de certo modo, geram rebatimentos no debates em torno da definição de cidades médias. Essa abordagem possibilitou a análise da relação entre o processo de urbanização local e as dinâmicas regionais e nacionais.

No âmbito econômico, considerando a relevância das atividades predominantes no município para sua classificação como cidade média, tornou-se essencial mapear os agentes responsáveis pela produção do espaço urbano, com destaque para os agentes econômicos e políticos. A identificação desses atores possibilitou o diagnóstico dos processos que influenciam diretamente a dinâmica urbana de Cabo Frio, permitindo também correlacioná-los às manifestações das dinâmicas metropolitanas observadas na cidade.

Essa abordagem alinha-se ao caminho investigativo baseado na lógica da descoberta, na qual responder aos questionamentos e levantar dados e informações são passos cruciais para compreender os fenômenos e fundamentar as análises. Compreendemos, assim, que tais

elementos são indispensáveis para avaliar Cabo Frio dentro da categoria de cidades médias e diagnosticar os níveis de metropolização que se manifestam em seu território, contribuindo para uma compreensão mais aprofundada das transformações espaciais e econômicas em curso.

No que diz respeito ao aspecto do tamanho demográfico, discutimos que, embora o tamanho populacional contribua de maneira significativa para a análise de uma cidade, está intrinsecamente ligado às definições relativas ao seu porte. No contexto do debate sobre cidades médias, é essencial destacar a distinção entre cidades de porte médio e cidades médias. A primeira noção baseia-se exclusivamente no critério demográfico, enquanto a segunda considera os níveis de interação que essas cidades exercem, desempenhando funções de intermediação regional ou em escalas mais amplas. Portanto, cidades de porte médio são aquelas que possuem entre 50 mil e 500 mil habitantes. Contudo, ao levar em conta o papel desempenhado pelas cidades médias, conclui-se que há um número significativamente maior do grupo de cidades de porte médio em comparação às cidades médias.

Ainda no que se refere ao tamanho demográfico, é importante ponderar que esses números devem ser interpretados de forma relativa, considerando o contexto histórico e geográfico de cada cidade. Assim, uma cidade com 100 mil habitantes pode ser classificada como cidade média ou de porte médio, dependendo das especificidades do seu histórico e da sua inserção territorial. Além disso, há uma diferença substancial ao comparar uma cidade com essa mesma população há 50 anos e nos dias atuais, dada a evolução das dinâmicas socioeconômicas e espaciais. Essas variações tornam ainda mais evidente a necessidade de contextualizar as diferentes realidades encontradas desde escalas mais restritas até aquelas mais abrangentes.

No caso de Cabo Frio, observou-se um expressivo crescimento demográfico ao longo do século XX, especialmente nas décadas subsequentes à consolidação da atividade turística, período em que sua população quase triplicou em 30 anos, entre as décadas de 1980 e 2010. Segundo os dados do último Censo realizado pelo IBGE (2022), o município apresenta um perfil populacional predominantemente urbano, com 99,52% de seus habitantes residindo em áreas urbanas e apenas 0,48% em espaços rurais. Esse elevado grau de urbanização, aliado ao crescimento demográfico observado, que inclusive superou as estimativas projetadas, constitui um elemento relevante para a análise. Tal característica reflete diretamente na complexificação da infraestrutura urbana e das dinâmicas econômicas presentes na cidade, contribuindo para sua consolidação como um espaço de importância regional.

No entanto, como já discutido, o tamanho demográfico, isoladamente, não é suficiente para classificar uma cidade como média. Torna-se imprescindível analisar de que forma a cidade estabelece vínculos e exerce funções de intermediação com outros espaços e redes. Essa avaliação deve considerar, sobretudo, os níveis de conectividade que caracterizam as dinâmicas do mundo globalizado, ressaltando o papel estratégico das cidades médias na organização territorial e nas interações em múltiplas escalas. Nesse contexto, para enquadrar Cabo Frio como uma cidade média contemporânea, foi essencial identificar os vetores que possibilitam sua inserção nessa categoria urbana.

Nesse contexto, a dimensão econômica foi adotada como parâmetro central para identificar os processos que redefiniram o papel de Cabo Frio na rede de cidades, bem como para analisar os agentes econômicos envolvidos na produção do espaço urbano local. Ao historicizarmos o processo de urbanização da cidade, foi possível identificar que as transições nas atividades econômicas desempenharam um papel fundamental nas transformações pelas quais Cabo Frio passou ao longo do tempo. Considerando desde o período colonial, estabeleceu-se um paralelo com os estudos de Lefebvre (2019) sobre a formação da sociedade urbana, relacionando essas etapas à urbanização do espaço cabo-friense.

O período de transição da economia salineira para a economia turística, descrito aqui como a passagem da "cidade industrial-salineira" para a "cidade turística," representa um marco crucial no desenvolvimento de Cabo Frio. Esse momento constitui um ponto de inflexão para a adoção de novas formas de produção espacial e acumulação de capital, que passaram a influenciar de maneira decisiva a dinâmica econômica e urbana da cidade. Com o passar do tempo, essas transformações ganharam maior amplitude, inserindo Cabo Frio em novas configurações de mercado e redes territoriais.

A turistificação das paisagens naturais de Cabo Frio, especialmente a partir da década de 1970, integrou seus balneários ao mercado imobiliário. Constata-se a intervenção de grupos privados do setor imobiliário na produção de novas áreas na cidade a serem "consumidas" e a maneira como foram beneficiados por articulações com a esfera pública para a construção de condomínios e clubes náuticos nas margens do Canal do Itajurú.

Nas décadas seguintes, especialmente na transição entre os anos 1990 e 2000, destacam-se políticas públicas voltadas à requalificação de balneários como o Canal do Itajurú e a Praia do Forte fazem com que a condução da produção do espaço cabo-friense passasse a apresentar características análogas à urbanização turística. Em conformidade com o escopo desse tipo de estruturação urbana, essas iniciativas configuraram-se como estratégias

vinculadas ao conceito de *city marketing*, isto é, criam-se estratégias de propaganda relacionadas à “venda da cidade”, destinadas a atrair investimentos, no caso, imobiliários, e valorizar o espaço urbano. Assim, áreas anteriormente pouco atrativas ao capital tornaram-se significativamente valorizadas, enquanto localidades já beneficiadas pelo processo histórico de turistificação tiveram uma valorização exponencial.

Como consequência, a cidade passou por um processo de verticalização da orla da Praia do Forte e de seus arredores, além da proliferação de condomínios em diversos bairros. A mercantilização dos espaços urbanos estabeleceu-se como a base para a crescente influência de agentes imobiliários nos rumos das políticas urbanas de Cabo Frio. Dessa forma, constata-se que as políticas urbanas implementadas nas últimas décadas estão profundamente imbricadas às demandas de empresas privadas do setor imobiliário, consolidando uma dinâmica que favorece a especulação e a valorização imobiliária como eixos centrais do desenvolvimento urbano local.

As características observadas no período da "cidade turística" estabeleceram as bases para uma atuação cada vez mais intensa do mercado imobiliário em Cabo Frio. Em nosso entendimento, esse processo permitiu a transição para um novo estágio, que denominamos "cidade turística-financeira." Esse momento é marcado por intervenções do mercado imobiliário no espaço urbano, articuladas com a administração pública, tal como ocorria anteriormente.

No entanto, diferentemente do período anterior, o foco dessas intervenções ultrapassa os balneários principais da cidade. A atenção agora se volta também para a incorporação de novos balneários com elevado potencial de exploração imobiliária e turística, além de localidades mais afastadas das áreas tradicionais. O objetivo é abrir novas frentes de expansão territorial, inserindo essas regiões em projetos voltados para a valorização e mercantilização do espaço. Esse movimento amplia a abrangência das dinâmicas especulativas, consolidando uma reestruturação mais ampla e diversificada do espaço urbano de Cabo Frio. Ao integrar essas áreas nos processos de produção do espaço, reforça-se ainda mais a lógica de exploração econômica e a transformação do território sob a ótica do capital imobiliário, consolidando-o um elemento central na matriz do desenvolvimento urbano da cidade.

Os elementos que sustentam essa análise estão relacionados aos processos que culminaram na consolidação do Shopping Park Lagos. Esse empreendimento, cujo desenvolvimento envolveu a atuação conjunta do capital imobiliário e de órgãos públicos, foi marcado por contradições significativas. Sua localização em uma área de proteção ambiental e

de interesse histórico, além de desrespeitar a legislação municipal vigente, incluindo o plano diretor e as leis de uso do solo, evidencia essas tensões.

À época, concluímos que a materialização desse projeto estava associada às noções de empresariamento urbano (HARVEY, 2006) e planejamento estratégico urbano (VAINER, 2013). Esses conceitos elucidam como as formas recentes de capitalismo atuam nos territórios, envolvendo uma articulação entre agentes econômicos, especialmente ligados ao capital imobiliário, e agentes públicos, como a prefeitura e órgãos relacionados ao meio ambiente e ao patrimônio histórico. Esse processo exemplifica a ampliação da privatização de espaços urbanos, frequentemente em detrimento da construção de uma cidade mais democrática, que proporcione maior equidade e acesso a direitos à população como um todo.

Na pesquisa realizada para esta tese, cujos esforços analíticos incluíam a identificação dos agentes e processos que influenciam a condução do espaço urbano de Cabo Frio, observou-se a ampliação significativa dessas dinâmicas. Constatou-se a presença de um processo de "condominização" da cidade, que guarda notável semelhança com aquele observado em grandes centros urbanos. Além disso, identificou-se uma nova fase no processo de verticalização da cidade, atualmente em discussão na esfera pública, que reúne fatos com elevado potencial de ampliar a intensificação das dinâmicas de valorização e mercantilização do espaço urbano cabo-friense.

Novas áreas têm se tornado alvos prioritários da especulação imobiliária em Cabo Frio. Entre elas destacam-se as Salinas do Perú, uma propriedade privada situada em uma Área de Proteção Ambiental que abriga um mangue, onde se planejava a construção de um condomínio de luxo, e as Salinas Peroanas, uma extensa região localizada nas proximidades do Canal do Itajurú. Esta última é foco de um projeto em tramitação que visa a implantação de um parque aquático de grandes dimensões, reforçando a continuidade da lógica de mercantilização do espaço e a pressão sobre áreas naturais para atender às dinâmicas do mercado imobiliário. Ambos os projetos exemplificam o que identificamos como um movimento de espraiamento do mercado imobiliário em Cabo Frio. Além de compartilharem características similares, destacam-se, primeiramente, pelo fato de os terrenos visados serem de propriedade privada pertencente a empresas imobiliárias externas ao município.

No caso do projeto do condomínio Marina Cabo Frio S.A., que atualmente encontra-se vetado pela justiça, a responsabilidade estava sob a construtora carioca Viverde Urbanismo (Uniqo Urbanismo), enquanto o megaempreendimento Nova Cabo Frio Water Park, em andamento, é conduzido pela incorporadora paulista São José Desenvolvimento Imobiliário

S.A. Esses projetos exemplificam a atuação de agentes externos ao território local, oriundos de dois dos principais centros metropolitanos do país, Rio de Janeiro e São Paulo.

Esses casos reforçam a ideia de que o mercado imobiliário atua como o principal vetor de articulação de Cabo Frio com outras escalas urbanas, consolidando-se como um elemento fundamental na integração do município às redes econômicas mais amplas. Ademais, destacam sua influência sobre as dinâmicas externas que convergem para a cidade, exercendo um impacto direto e significativo na produção e transformação do espaço urbano cabo-friense.

Sincronicamente, o mercado imobiliário ganha novo fôlego com a possibilidade de ampliação de um contexto que lhe atribui centralidade, impulsionado pelo recente movimento da administração municipal em retomar, de maneira mais consistente, a discussão sobre a verticalização. Esse processo, viabilizado pela nova revisão do plano diretor da cidade, apresenta potencial para reforçar significativamente o papel do mercado imobiliário na reconfiguração do espaço urbano e na definição das dinâmicas territoriais de Cabo Frio, conforme se observa na forma como essa revisão está sendo conduzida.

A principal questão proposta para inclusão no novo plano diretor, por meio do Projeto de Lei Complementar nº 8/2024 da Prefeitura de Cabo Frio, está relacionada ao aumento do gabarito das edificações verticais. O PLC orienta esse aumento em diversas localidades do município, abrangendo não apenas áreas já verticalizadas, mas também bairros e localidades de característica predominantemente horizontal, que concentram uma parcela significativa da população local. Grande parte desses bairros, como São Cristóvão, Praia do Siqueira e Itajurú, são compostos majoritariamente por moradores de classes populares.

Esse episódio tem sido marcado por conflitos e contradições. No campo dos conflitos, destacam-se as críticas de grupos contrários, incluindo ONGs e especialistas de diversas áreas, que questionam sobre os impactos que esse tipo política pode gerar na dinâmica interna da cidade, além da pertinência de um projeto dessa magnitude em uma cidade que ainda apresenta significativos "vazios urbanos". Esses vazios incluem largamente bairros já verticalizados, predominantemente voltados ao turismo em suas várias facetas, como, por exemplo, a formação de habitações de segunda residência e a atividade econômica relacionada à prática de aluguel por temporada.

Esses grupos argumentam que a ampliação do gabarito desconsidera os desafios preexistentes e reforça uma lógica de ocupação orientada pelos interesses imobiliários, em detrimento da adoção de políticas públicas mais adequadas às demandas mais urgentes da cidade. Tais políticas poderiam estender o direito de acesso à cidade, seja por meio da criação

de condições que beneficiem as camadas mais vulneráveis da população, pela implementação de práticas mais harmônicas com a preservação da natureza local, ou por iniciativas que promovam o desenvolvimento do potencial turístico do município de forma mais sustentável e inclusiva.

A contradição presente nesse cenário é corroborada pelos dados analisados nesta tese, ao cruzar as diretrizes propostas pelo PLC com as informações sobre habitação divulgadas pelo IBGE no censo de 2022. Enquanto o projeto de lei propõe elevações de gabarito para bairros já urbanamente adensados de forma horizontal, os dados do censo indicam que a maioria da população de Cabo Frio reside em habitações do tipo casa. A proporção de domicílios ocupados do tipo condomínio e apartamento juntos não alcança sequer um terço do total de habitações unifamiliares predominantes. Além disso, no universo dos domicílios não ocupados, essa diferença é reduzida. Embora as casas continuem sendo maioria, os domicílios de condomínio e apartamento juntos correspondem a quase metade desse total. Esses números reforçam a existência dos chamados "vazios urbanos" em áreas verticalizadas, onde há um elevado número de imóveis desocupados, evidenciando o descompasso entre a lógica da ampliação do gabarito e a realidade habitacional e demográfica do município. Dados complementares apontam para números expressivos de unidades habitacionais vagas e imóveis de uso ocasional, corroborando esse questionamento. Essa situação é ampliada pela prática consolidada do uso de imóveis como segunda residência, comum em Cabo Frio, o que reforça a crítica à necessidade que vem se criando em intensificar a verticalização sem considerar as especificidades locais.

Ao analisarmos o percurso que consolidou a centralidade da atividade imobiliária nas intervenções do espaço urbano de Cabo Frio, é evidente que o projeto de verticalização representa mais um elemento de uma política urbana descolada da realidade do município. Como aponta Maricato (2013), trata-se de "ideias fora do lugar".

Em termos urbanísticos, Cabo Frio enfrenta desafios estruturais significativos, como as frequentes enchentes em dias de chuva, emissões de esgoto no Canal do Itajurú e na Lagoa de Araruama, e a insuficiência das redes de saneamento básico, especialmente nos bairros periféricos. Frente a essa realidade, a revisão do Plano Diretor que está em construção parece configurar-se como um instrumento moldado para atender prioritariamente as demandas de um mercado imobiliário que territorializa e mercantiliza qualquer espaço disponível na cidade, reforçando sua influência crescente na política local. A partir da pesquisa empenhada para essa tese, pudemos chegar à noção de que esse é um projeto que atende tanto aos

interesses de agentes imobiliários externos, provenientes de grandes centros metropolitanos, quanto aos de uma elite local, cada vez mais integrada e influente na condução da produção do espaço urbano. Dessa forma, o plano em questão é o exemplo de mais um elemento que consolida o mercado imobiliário como protagonista na definição das diretrizes para o futuro da cidade, muitas vezes em detrimento das reais necessidades da população local e das demandas por uma urbanização que priorize relações mais equânimes.

Para fins de conclusão, considerando os parâmetros estabelecidos para a definição de Cabo Frio como uma cidade média e analisando as particularidades históricas e contemporâneas que moldaram o município, pode-se afirmar que este se enquadra nessa categoria. O município exerce uma forte centralidade na região geográfica imediata, desempenhando o papel de um centro de comércio e serviços que atrai fluxos significativos de pessoas, vindas de municípios tanto da região imediata quanto da intermediária, para suprir suas demandas nesse setor.

No que tange aos agentes e processos analisados, identificou-se o mercado imobiliário como o principal fio condutor para a atração de fluxos financeiros à cidade. Esse setor movimenta um volume expressivo de agentes econômicos, com destaque para aqueles de origem externa, consolidando Cabo Frio como um ponto de articulação multiescalar dentro do território nacional, representados nos mapas 1, 2 e 3 desta tese. O mercado imobiliário, portanto, materializa na cidade as práticas mais recentes de acumulação de capital, incluindo o espaço de Cabo Frio na lógica global do capitalismo moderno, atuando como um vetor central na produção urbana contemporânea.

Nesse contexto, a metropolização emerge como um elemento central para a compreensão das dinâmicas em curso. Cabo Frio tem absorvido, de forma crescente, as lógicas metropolitanas de produção urbana, expressas pela rápida proliferação de condomínios, shopping centers e outros espaços de lazer que frequentemente se apropriam das paisagens naturais locais, transformando-as em mercadoria. Essas mudanças promovem uma urbanização cada vez mais fragmentada e excludente, que se distancia da realidade local e intensifica as desigualdades espaciais e sociais no território cabo-friense.

Esse processo reflete a dispersão das dinâmicas metropolitanas, cujos "tentáculos" se estendem e permeiam o espaço da cidade, incorporando elementos típicos dos grandes centros urbanos. Dessa forma, tanto as especificidades da natureza local quanto as características de uma cidade interiorana, cuja dinâmica difere em ritmo e escala de uma metrópole, são progressivamente absorvidas por manifestações que se assemelham às realidades urbanas de

maior complexidade e velocidade. Esse recente fenômeno, todavia, desempenha um papel determinante na redefinição de Cabo Frio como uma cidade média, que se articula em múltiplas escalas, consolidando-se como um importante ponto de intermediação. O município não apenas (re)organiza o seu espaço interno, mas também exerce uma função estratégica ao conectar sua região de influência com outras cidades e redes territoriais, tanto em âmbito nacional quanto internacional, reforçando sua posição no sistema urbano contemporâneo.

Levando em consideração que, ao final desta tese, apontamos para a formação de um novo estágio na urbanização de Cabo Frio, fundamentado em teorias contemporâneas que sugerem uma transição nas manifestações dos fenômenos urbanos, especialmente quando estes passam a abarcar de maneira mais ampla espaços não-metropolitanos e não-urbanos, os resultados obtidos até aqui abrem caminhos para novas investigações. Essas possibilidades podem reforçar a tese defendida, particularmente no que diz respeito à reprodução das lógicas contemporâneas de acumulação capitalista nos espaços que se localizam para além das metrópoles. Além disso, os resultados alcançados podem ser aplicados ao estudo de municípios de porte similar ao de Cabo Frio, enriquecendo o debate acerca da metropolização como critério para a definição de cidades médias e aprofundando a análise dos desdobramentos que esse fenômeno pode ocasionar tanto no território cabo-friense quanto em outras localidades com características urbanas similares.

Nessa perspectiva, esta tese abre um leque de possibilidades para futuros estudos sobre a nova realidade urbana de Cabo Frio. Um aspecto de relevância urgente refere-se à investigação do desfecho das políticas que buscam viabilizar o novo processo de verticalização da cidade. Nesse sentido, torna-se essencial acompanhar como esse processo se manifestará, investigando a atuação dos agentes envolvidos, além de verificar se haverá a entrada de novos agentes imobiliários oriundos de outras cidades ou redes urbanas, o que pode implicar em um possível redimensionamento das articulações de Cabo Frio dentro da rede urbana brasileira.

Além disso, os processos relacionados à atuação do mercado imobiliário na região de influência de Cabo Frio, as Baixadas Litorâneas, apresentam-se como questões relevantes para uma análise regional. Isso se justifica pela influência que a dinâmica imobiliária observada em Cabo Frio exerce sobre os municípios dessa região. Assim, estudos que explorem as inter-relações entre Cabo Frio e sua região imediata a partir dessa dimensão podem contribuir para a compreensão mais ampla dos impactos territoriais e econômicos

dessa dinâmica, ampliando o escopo de análise e fornecendo subsídios para o planejamento urbano regional.

Outro ponto crucial está relacionado aos impactos desse processo no espaço urbano da cidade, que já se manifestam e podem ser intensificados. Nesse contexto, é fundamental examinar a questão da privatização das áreas naturais, bem como os impactos mais amplos da dinâmica imobiliária, como o aumento do valor da terra. Este último pode atuar como motor para a ampliação das desigualdades socioespaciais já presentes em Cabo Frio. Além disso, é necessário aprofundar a análise sobre os impactos relacionados à infraestrutura urbana, como saneamento básico, mobilidade, enchentes e outros problemas estruturais que já afetam a cidade.

Apesar de recentemente Cabo Frio ter sido objeto de estudos de grande relevância, ainda há uma carência de pesquisas que explorem a complexidade de sua realidade urbana. Espera-se que esta tese possa servir como inspiração e base para novos estudos e pesquisas, contribuindo para ampliar o conhecimento sobre as dinâmicas socioespaciais que moldam a cidade e sua região de influência.

## REFERÊNCIAS

ABICLOR – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DE ÁLCALIS, CLORO E DERIVADOS. **Cloro-Álcalis: origem, evolução da indústria e valor para a sociedade**. SP4 Comunicação Corporativa, 2018.

ALVES JUNIOR, Nilo. As peculiaridades do Turismo Religioso e a Peregrinação: universo humano fundamentado no turismo. In: **Turismo Religioso: Caminhos de fé**. Fortaleza: SENAC, 2003.

AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T.A; SERRA, R.V. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001, p. 1-34.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BRASIL. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2018. 356 p.

CÂMARA MUNICIPAL DE CABO FRIO. **Projeto de Lei Complementar nº 8/2024**: Institui o novo Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e estabelece objetivos, instrumentos e diretrizes para as ações de planejamento no Município de Cabo Frio. Cabo Frio, 2024.

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.

\_\_\_\_\_. Dinâmica urbana e metropolização: desvendando os processos espaciais. In: FERREIRA, Alvaro (et. al.) (Orgs.). **Metropolização do Espaço: Gestão Territorial e relações socioespaciais**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2013.

\_\_\_\_\_. A Reprodução do Espaço Urbano Como Momento da Acumulação Capitalista. In: CARLOS, A. F. (Org.) **Crise Urbana**. São Paulo: Contexto, 2015, p. 25-35.

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. 1ed. São Paulo: UNESP: Cultura Popular, 2007, p. 89-112.

CHRISTOVÃO, 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.

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

\_\_\_\_\_. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações Geográficas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318

\_\_\_\_\_. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. 1ed. São Paulo: UNESP: Cultura Popular, 2007, p. 23-33.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de turismo e território**. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2001.

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.

FERREIRA, Alvaro; RUA, João; de MATTOS, Regina Célia. Metropolização do espaço, Gestão Territorial e Relações Urbano-Rurais. In: FERREIRA, Alvaro (et. al.) (Orgs). **Desafios da metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2015.

FOLHA DOS LAGOS. **Moradores retiram bloqueio de canal que irriga mangue da Ogiva em Cabo Frio**. Disponível em: <https://www.folhadoslagos.com/geral/moradores-retiram-bloqueio-de-canal-que-irriga-mangue-da-ogiva-em/19307/>. Acesso em: 10/03/203.

\_\_\_\_\_. **Conselho do PECS aguarda documentação de mega parque aquático em Cabo Frio**. Disponível em: <https://www.folhadoslagos.com/turismo/conselho-do-pecs-aguarda-documentacao-de-mega-parque-aquatico-em-cabo/21042/>. Acesso em: 23/07/2024.

\_\_\_\_\_. **Câmara de Cabo Frio fará audiência pública sobre mega parque aquático**. Disponível em: <https://www.folhadoslagos.com/geral/camara-de-cabo-frio-fara-audiencia-publica-sobre-mega-parque-aquatico/20975/>. Acesso em: 23/07/2024.

\_\_\_\_\_. **Câmara vai convocar técnicos para debater novo zoneamento de Cabo Frio.** Disponível em: <https://www.folhadoslagos.com/geral/camara-vai-convocar-tecnicos-para-debater-novo-zoneamento-de-cabo-frio/21242/>. Acesso em: 16/08/2024.

\_\_\_\_\_. **Justiça manda liberar acesso à Praia das Conchas e Ilha do Japonês em Cabo Frio.** Disponível em: <https://www.folhadoslagos.com/geral/justica-manda-liberar-acesso-a-praia-das-conchas-e-ilha-do-japones-em/21065/>. Acesso em: 23/07/24.

\_\_\_\_\_. **Azul vai encerrar voos comerciais para Cabo Frio a partir de março.** Disponível em: <https://www.folhadoslagos.com/turismo/azul-vai-encerrar-voos-comerciais-para-cabo-frio-a-partir-de-marco/21372/>. Acesso em 07/04/25.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Municípios em dados.** Rio de Janeiro, 2010.

GONÇALVES, Luiz Felipe de Oliveira. **De uma pequena cidade a centro regional das Baixadas Litorâneas:** transformações do espaço urbano e o processo de segregação socioespacial em Cabo Frio (RJ). 2019. 78 f. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

\_\_\_\_\_. **Territórios Alternativos.** São Paulo: Contexto, 2017.

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

\_\_\_\_\_. **A condição Pós-Moderna.** São Paulo: Loyola, 2014.

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

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

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2019.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Política.** Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2008.

LENCIONI, Sandra. **Metropolização do espaço: processos e dinâmicas.** In: FERREIRA, Alvaro (et. al.) (Orgs.). **Metropolização do Espaço: Gestão Territorial e relações socioespaciais.** Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2013.

\_\_\_\_\_. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: FERREIRA, Alvaro (et. al.) (Orgs). **Desafios da metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2015.

\_\_\_\_\_. **Metrópole, Metropolização e Regionalização**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2017a.

\_\_\_\_\_. Para além da urbanização metropolitana: metropolização e regionalização pós-metropolitana. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, R. C. de. (orgs). **O espaço e a metropolização**. Cotidiano e ação. Rio de Janeiro: Consequência, 2017b.

\_\_\_\_\_. Concepções da metamorfose metropolitana. In: BÓGUS, Lucia; PASTERNAK, Suzana; MAGALHÃES, Luís Felipe Aires (Orgs.). **Metropolização, governança e direito à cidade: dinâmicas, escalas e estratégias**. São Paulo: EDUC, 2020.

PREFEITURA DA CIDADE DE CABO FRIO. **Plano Diretor do Desenvolvimento Sustentado de Cabo Frio**. Cabo Frio, 2006.

\_\_\_\_\_. **Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Cabo Frio**. Cabo Frio, 2019.

LIMONAD, Ester. **Os lugares da Urbanização - o caso do interior fluminense**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 1996.

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

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.

MACHADO, M. Evolução Urbana e Turistificação dos lugares: um olhar sobre o Rio de Janeiro. **Revista Turismo e Desenvolvimento**. Ano 13/14, 817-825, 2010.

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.

MASTERPLAN CONSULTORIA DE PROJETOS E EXECUÇÃO EIRELI. **Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) do empreendimento Nova Cabo Frio Water Park:** Parque Aquático, Beach Club e Resort. Cabo Frio/RJ: Construtora São José, 2022. Revisão 01.

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.

MOREIRA, Ruy. Os períodos técnicos e os paradigmas do espaço do trabalho. **Ciência Geográfica**, Bauru: AGB, n. 16, 2000, p. 4-8.

MOURA, Rafael Peçanha de. **Do outro lado das pontes:** História, etnografia e planejamento urbano numa cidade média do interior fluminense. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense, 2012.

O DIA. **Especialista confirma que mangue da Ogiva em Cabo Frio é alvo de crimes ambientais.** Disponível em: <https://odia.ig.com.br/cabo-frio/2023/01/6554653-especialista-confirma-que-mangue-da-ogiva-em-cabo-frio-e-alvo-de-crimes-ambientais.html>. Acesso em: 10/03/2023.

\_\_\_\_\_. **Tribunal de Justiça manda suspender obras no mangue da Ogiva em Cabo Frio.** Disponível em: <https://odia.ig.com.br/cabo-frio/2022/12/6533835-tribunal-de-justica-manda-suspender-obras-no-mangue-da-ogiva-em-cabo-frio.html>. Acesso em: 10/03/2023.

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.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Turismo, produção e consumo do espaço. In: VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (orgs). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri: Manole, 2016.

PETRAKIS, Giannis Hans Martins. Verticalização, especulação imobiliária e segregação na região metropolitana do Rio de Janeiro: o exemplo empírico do bairro 25 de Agosto, Duque de Caxias. **Revista Espaço e Transformação**, Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ, 2015.

RAMÃO, Felipe de Souza. **Turismo e a produção desigual do espaço urbano**: uma análise sobre Cabo Frio – RJ. 2023. 239 f. Tese de Doutorado em Políticas Públicas e Formação Humana – Centro de Educação e Humanidades, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

RC24H. **Justiça anula licenças ambientais de resort na Praia do Perú em Cabo Frio**. Disponível em: <https://rc24h.com.br/justica-anula-licencas-ambientais-de-resort-na-praia-do-pero-em-cabo-frio/>. Acesso em: 07/01/2025.

REVISTA CIDADE. **Revista digital sobre urbanismo e desenvolvimento urbano**. Disponível em: <https://revistacidade.home.blog/>. Acesso em: 16/08/2024.

RIBEIRO, Miguel Angelo; CAVALCANTI, Vera Maria d'Ávila. Tipologia dos municípios fluminenses: o urbano e o rural em questão. In: **Globalização, políticas públicas, e reestruturação territorial**. Rio de Janeiro. Editora 7 Letras, 2012, pp. 144-157.

ROCHA, Antonio Carlos Lessa da. **O papel de Cabo Frio na rede urbana fluminense**: uma análise a partir das Regiões de Influências das Cidades entre os anos de 1966 e 2018. 2023. 247 f. Tese de Doutorado em Geografia – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

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

SOJA, Edward. Para Além de Postmetropolis. **Revista da Universidade Federal de Minas Gerais**, v. 20, n. 1, p. 137–167, jun. 2013

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP, FCT, 2001, p. 609-643.

\_\_\_\_\_. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades Médias**: espaços em transição. 1ed. São Paulo: UNESP: Cultura Popular, 2007, p. 233-253.

\_\_\_\_\_. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Revista Geografia**, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, 2010.

\_\_\_\_\_. Cidade Média. In: SPOSITO, Eliseu Savério (Org). **Glossário de Geografia Humana e Econômica**. São Paulo: Editora Unesp, 2017, p. 39-47.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro; MAIA, Doralice Sátyro; GOMES, Edvânia Tôres Aguiar. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. 1ed. São Paulo: UNESP: Cultura Popular, 2007, p. 35-67.

VAINER, Carlos. 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.

VARGAS, Heliana Comin. Turismo: reflexões disciplinares. In: VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (orgs). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri: Manole, 2016.