



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

GÊNESE DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA EM CABO FRIO (1950-1978)

Erick Silva Omena de Melo (UFRJ/IPPUR) - erickomena@gmail.com

Mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da UFRJ e Bacharel em Turismo. Tem como principais focos de pesquisa os estudos sobre a urbanização turística e os mega-eventos nas metrópoles.

Gênese da Urbanização Turística em Cabo Frio (1950-1978)

.....



Este artigo tem por objetivo colaborar com as ainda incipientes reflexões sobre o fenômeno da urbanização turística, especialmente com aquelas que tratam da recente história urbana do litoral sudeste brasileiro, área que possui grande número de cidades territorialmente reconfiguradas em função de sua turistificação. Para tanto, é abordado o caso de Cabo Frio, cidade litorânea fluminense, buscando compreender melhor as formas geográficas resultantes de tal processo naquele município, de maneira a identificar o papel das políticas públicas nos caminhos trilhados pelo seu desenvolvimento territorial. Assume-se como hipótese principal, sobretudo, a idéia de que as segregações sócio-espaciais e a privatização de espaços públicos, características da turistificação e do desenvolvimento urbano da região, não se deram em função de um “crescimento desordenado”, como o senso comum normalmente propala, mas, ao contrário, tiveram origem em um projeto de cidade articulado por grupos específicos.

O desenvolvimento urbano “pré-turismo

Já nos anos subseqüentes ao descobrimento do Brasil, o território que hoje abrange o município de Cabo Frio foi objeto de atenção dos portugueses. Sabe-se que nos primeiros trinta anos de colonização não houve iniciativa de ocupação por parte da metrópole, que se limitou a enviar expedições de reconhecimento da costa brasileira e de exploração incipiente do pau-brasil.

Segundo alguns historiadores, já na terceira expedição às terras brasileiras uma frota portuguesa sob o comando de Américo Vespúcio construiu o que seria a primeira feitoria que se tem registro no Brasil, em Cabo Frio, para exploração de pau-brasil, no ano de 1503ⁱ. Tratava-se de uma construção precária, utilizada apenas para armazenar a madeira a ser carregada em embarcações, e que teria sobrevivido até pelo menos 1511, quando foi destruída por índios tupinambás (CUNHA, 2004). Desde então, até meados do século XVII, o desenvolvimento urbano de Cabo Frio se demonstrou bastante tímido, tendo por objetivos apenas desenvolver a atividade extrativa e a ocupação estratégica daquele território, o que não exigiu nem grandes contingentes populacionais e nem infra-estrutura urbana muito sofisticada, sendo o Forte de Santo Inácio o primeiro e principal equipamento urbano construído.

É apenas na década de 1660 que surge a extração de sal na lagoa de Araruama, dando nova motivação à ocupação e ocasionando mudanças físicas, algumas delas radicais. Todo um aparato estatal e religioso começa a ser construído, como a Câmara Municipal e a igreja matriz de Nossa Senhora da Assunção.

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

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

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

O turismo e a nova lógica urbana

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

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

Ao mesmo tempo, houve considerável incremento da oferta de infra-estrutura turística: em 1950 existiam apenas 6 hotéis e 4 pousadas, em 1982 eram 19 hotéis e em

2001 já existiam 19 hotéis, 48 pousadas e 3 motéis (IBGE, 2003). Este movimento coincide com aquele de desativação de salinas, representando o declínio da atividade que antecedeu o turismo. De acordo com a extinta Comissão Executiva do Sal, houve 20 pedidos de cancelamento de registro de salinas entre 1940 e 1981, sendo que 70 % destes ocorreram a partir da década de 1970, exatamente quando o turismo ganha maior expressão e ocorrem apropriações do espaço voltadas para o novo uso de forma mais direta (CASTRO, 1995). Paralelamente, houve um intenso surto de especulação imobiliária nos anos que antecederam à inauguração da ponte Rio-Niterói. Entre os anos de 1970 e 1972, foram concedidas mais de 4.000 licenças para novas construções, enquanto que nos quatro anos anteriores haviam sido liberadas somente 200 autorizações. Muitas destas novas instalações respondiam a uma demanda por residências de veraneio^{iv}.

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

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

Com isso, a indústria salineira cabofriense, que já sofria pressões relativas às desvantagens na concorrência de seu produto com o sal extraído e beneficiado no nordeste, passou também a ser confrontada pela intensa valorização do solo que incidia exatamente nos locais onde estava situada, o que levou ao seu colapso e à reconfiguração destas áreas, isto é, a uma adaptação das antigas formas geográficas, ainda que parcialmente, a novas funções. Esta valorização ocorreu devido à sua peculiaridade de acesso às águas do Canal de Itajuru e da lagoa de Araruama, objeto valioso no contexto da nova lógica que se impunha.

De acordo com Cruz (2002), a atividade turística surge mundialmente como atividade econômica no século XIX. Desde então, a atividade foi gradativamente deixando de ser uma

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

Antigos projetos urbanísticos x novas apropriações do espaço

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

De maneira a resolver em definitivo os problemas de assoreamento e, conseqüentemente, de navegação e escoamento da produção de sal, o Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN) elaborou estudos para realização de dragagem e alinhamento do canal na década de 1930. Estes estudos resultaram em um projeto aprovado pelo governo federal através do decreto 3002 de 1938 que destinava verbas para sua execução e previa o estreitamento do canal de 450 para cerca de 100 metros. (BRASIL, 1938). Entretanto, na mesma época fora construída a ferrovia Niterói-Cabo Frio, que apresentava vantagens em relação ao concorrente transporte aquaviário. Além disso, as melhorias implementadas no porto do Forno, em Arraial do Cabo, e a implantação da Companhia Nacional de Álcalis na mesma região transformaram o porto de Cabo Frio em uma opção secundária.

Estes fatores acabaram por diminuir a importância do Canal de Itajurú na cadeia de produção, o que tornou o seu projeto de alinhamento e de dragagem obsoleto, sendo este logo esquecido e “engavetado”. No entanto, algumas propostas nele contidas seriam reutilizadas e adaptadas aos novos interesses que o sucederam.

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

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

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

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

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

CANAL DO ITAJURÚ - PRIMEIRA E SEGUNDA SEÇÕES - 1963



PONTOS REFERENCIAIS

- 1 Bairro da Gamboa
- 2 Morro do Telégrafo
- 3 Morro da Guia
- 4 Centro da Cidade
- 5 Área Alagadiça
- 6 Salinas Ipiranga e Pereira Bastos
- 7 Clube Náutico Cabo Frio (1960)
- 8 Bairro da Passagem
- 9 Porto
- 10 Forte São Mateus
- 11 Iate Clube Rio de Janeiro (1955)
- 12 Salinas Peruanas
- 13 Praia do Forte

LIMITES DE OCUPAÇÃO

- Alinhamento projeto DNPN 1938
- Margem do Canal do Itajurú - 1963

Mapa 1: O Canal de Itajurú antes da construção dos aterros e da refuncionalização das salinas com a indicação das antigas margens e dos limites estipulados pelo projeto de 1938. Elaboração própria com base em foto aérea de 1963. Fonte: Arquivo Central do IPHAN (LASA ENGENHARIA, 1963).

USO DAS MARGENS DO CANAL DO ITAJURÚ - PRIMEIRA E SEGUNDA SEÇÕES



PONTOS REFERENCIAIS E DATAS DE IMPLANTAÇÃO

- 1 Antiga área do Bairro da Gamboa
- 2 Costa Azul late Clube (1964)
- 3 Nova área do Bairro da Gamboa
- 4 Agência da Captania dos Portos (2002)
- 5 Condomínio Marinas do Canal (1972)
- 6 Condomínio Recreio de Cabo Frio (década de 60)
- 7 Aterros transformados em Vias e Jardins Públicos (década de 60)
- 8 Centro da Cidade
- 9 Morro da Guia
- 10 Morro do Telégrafo
- 11 Condomínios Moringa e Moringuinha (1972)
- 12 Clube Náutico Cabo Frio (1960)
- 13 Salinas Ipiranga e Pereira Bastos
- 14 Bairro da Ogiva
- 15 Bairro da Passagem – Antigo Cais e atual terminal turístico
- 16 Grande propriedade privada – Mansão
- 17 Antigo Porto – Atualmente utilizado como área de galpão, carga e descarga por empresas pesqueiras.
- 18 Forte São Mateus
- 19 late Clube Rio de Janeiro (1955)
- 20 Salinas Peruanas
- 21 Praia do Forte

OCUPAÇÃO DAS MARGENS DO CANAL DO ITAJURÚ

- Alinhamento projeto DPN 1938
- Clubes Privados
- Áreas aterradas para a construção de condomínios e loteamentos
- Loteamentos, condomínios e residências implantados em antigas áreas de salinas.
- Áreas Institucionais - Acesso Restrito
- Margem de livre acesso
- Áreas aterradas de livre acesso
- Margem da Gamboa anterior aos aterramentos
- Áreas de Salinas

Mapa 2: A atual configuração das margens da primeira e segunda seções, principal área turística do Canal de Itajuru. Elaboração própria com base em foto aérea Google 2009. (GOOGLE EARTH, acesso em 12 fev. 2009).

Transição entre modelos de ocupação e uso do solo

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

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

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

relação ao loteamento Recreio de Cabo Frio, de maneira bem mais expressiva. A construção de aterros sobre o espelho d'água do canal se tornaria uma prática recorrente e cada vez mais utilizada por parte dos novos empreendimentos imobiliários.

Em 1964, mais um clube nos mesmos moldes seria fundado, com sua sede instalada também na margem continental, porém defronte ao centro histórico da cidade, adjacente ao acesso à ponte Feliciano Sodré. Suas instalações foram criadas a partir do aterramento e aforamento de boa parte da “garganta” do canal - ponto mais estreito do curso d'água, onde é realizada a comunicação viária entre as duas margens - no bairro da Gamboa, ao sopé do Morro do Telégrafo. É a partir de então que estes novos empreendimentos passam a nitidamente se valer do alinhamento proposto em 1938. Pode-se observar no mapa que os limites do referido clube, chamado Costa Azul late Clube, obedecem rigorosamente o alinhamento sugerido pelo DNPN. No memorial descritivo de solicitação para autorização da ampliação de suas dependências, encaminhado ao então DPHAN (Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1968 - que protegia por meio de tombamento os baixios do canal imediatamente em frente ao Morro do Telégrafo^{ix} - o projeto da década de 1930 é citado como forma de se ressaltar a pertinência e conformidade desta demanda junto àquele departamento, afirmando que as pretensões do Costa Azul late Clube respeitavam o “alinhamento estabelecido pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, para efeito de retificação do Canal de Itajurú que liga a lagôa de Araruama ao mar, em frente à cidade de Cabo Frio” (MENESCAL, 1968, p.01). Este argumento, portanto, legitimava publicamente sua ampliação através da subtração de mais uma parcela do espelho d'água, contígua à sua sede e correspondente a quase 2.500 m², por um novo aterramento, com o objetivo de que fossem construídos um jardim e um *playground* para o clube. Além disso, de maneira a demonstrar que o mesmo seria executado em favor do bem público, alegava-se no mesmo documento que o clube cederia ao município uma pequena área em seus domínios para que uma nova via pública, interligando a saída da ponte ao bairro da Ogiva e a estrada de Búzios, fosse construída. Assim, a realização de novos aterros tornava-se uma forma de compensação desta sutil diminuição de sua área. Porém, a já existente Estrada dos Passageiros desempenhava tal função, além do que a nova via viria a se tornar de pouca importância, já que foi construída sem saída.

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

A Constituição vigente à época responsabilizava o poder público pela manutenção de áreas de grande interesse paisagístico natural, embasando outra restrição legal a estes empreendimentos, especialmente aos implementados em frente ao bairro da Gamboa: o tombamento do DPHAN, instituído em 1967, para proteger o conjunto cênico de Cabo Frio, o que impedia qualquer tipo de construção que viesse a alterar suas características paisagísticas, inclusive proibindo explicitamente quaisquer acréscimos na área dos baixios do canal localizados nas proximidades do Morro do Telégrafo. Contudo, mesmo com todo este aparato legal restritivo, não foi possível frear os interesses da especulação imobiliária.

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

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

A consolidação da paisagem privatizada

No ano de 1971 é elaborado um projeto imobiliário de grandes proporções para a área do canal próxima ao já estabelecido Costa Azul late Clube. Neste novo empreendimento, denominado “Marinas do Canal”, previa-se a construção de uma área total equivalente a mais de 60.000 m² (equivalente a seis campos de futebol) divididos em três ilhas que tomariam quase 1/3 da segunda seção, formadas por poucos e grandes lotes e que proporcionariam uma visão exclusiva e única da paisagem do Canal de Itajurú e da cidade de Cabo Frio (OLIVEIRA, 1971). Suas características exigiam vultuosos investimentos de capital ocasionando elevados preços de venda e que trariam o efeito de valorização da área e de suas adjacências. Além disso, este projeto já contemplava a idéia de quase total isolamento em relação à cidade e a seus habitantes, aprimorada na

construção de resorts já no século XXI, pois estas ilhas só se comunicariam com seu entorno por meio de pequenas pontes de acesso restrito, atualmente controlado pelo habitual aparato de segurança utilizado em condomínios de luxo. A construção deste empreendimento resultou no definitivo isolamento da comunidade da Gamboa, consolidando o fim de seu acesso à paisagem do canal e tornando-a um bem raro do qual somente os proprietários e veranistas das ilhas construídas usufruem, como pode ser visualizado nas fotos a seguir. Outro problema gerado foi a precariedade do acesso dos pescadores locais às águas, passando a ser realizado no pequeno espaço que restou entre as ilhas e a margem.



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

Na verdade, o projeto Marinas do Canal foi elaborado concomitantemente pelos mesmos promotores de outros empreendimentos, os dos condomínios Moringa e Moringuinha situados exatamente defronte àquele, na margem oposta, e que também possuíam como proposta principal a construção de poucos lotes com preços elevados (ver fotografia abaixo). Conforme reportado por artigo do Jornal do Brasil (ANDRÉ; ARAÚJO, 1975) um dos responsáveis e idealizadores do condomínio Marinas do Canal, o arquiteto e

empresário César Thedim, membro da elite burguesa carioca, possuía interesse na área alagadiça próxima ao bairro da passagem e situada defronte ao bairro da Gamboa, tornando-se proprietário após várias negociações. Paralelamente, a implementação do projeto Marinas do Canal, criado também pelo então diretor da Divisão de Obras de Cabo Frio, Aristarco Acioli, em parceria com Thedim, baseava-se no antigo projeto de urbanização da Gamboa de 1957 que, por sua vez, estava alicerçado na construção de aterros, para dividi-los em pequenos lotes, dentro dos limites sugeridos pelo DNPN na década de 1930.



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

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

Apesar destas intervenções no espaço responderem aos interesses de um pequeno grupo, os impactos provenientes de projetos com tais proporções seriam sentidos pela população como um todo. Tendo em vista as potenciais reações de diversos segmentos que viriam a ocorrer através de manifestações e oposições às obras, principalmente por parte dos mais atingidos por estas medidas, e, ainda, tendo em vista as infrações legais decorrentes da implementação do que fora planejado – em especial aquelas relacionadas ao tombamento da área pelo IPHAN, à proteção de áreas de mangue pelo Código Florestal e à irregularidade de aforamentos que não visassem o bem comum - a Prefeitura e os referidos empresários do ramo imobiliário precisavam de artifícios que cumprissem o papel de legitimadores de suas ações. Para isso, a utilização do argumento referente à existência de uma previsão anterior de aterramentos na área por parte do antigo DNPN já não era suficiente por si só.

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

Abstraindo-nos do aspecto econômico-social, encontramos naquela localidade condições que caracterizam a urgência da elaboração e execução de Projeto de Saneamento, (mangue).

O movimento das marés ocasiona a formação de mangues, com cerca de 200 mil metros quadrados, na parte fronteira às residências existentes naquela margem da lagôa.

Acresce que, para êste local, são levados tôda a espécie de detritos. – Além do mal cheiro constante a situação propicia surgimento de focos de mosquito e demais condições de insalubridade. Assim, o projeto em questão tem por primeira finalidade o saneamento da referida área e, como consequência a devida urbanização (OLIVEIRA, 1971, p. 01).

Percebe-se no trecho acima o resgate do discurso sanitaria e higienista, muito presente no urbanismo do século XIX e início do século XX, a fim de se criarem justificativas para obras de tamanho impacto que sobrepujassem as barreiras legais e sociais existentes. O mangue que, segundo o código florestal então vigente, deveria ser protegido, é entendido como foco de insalubridade e que deve ser eliminado. Dessa maneira, o projeto foi aprovado pelos órgãos DNPVN e DNOS, o que fez com que o mesmo ganhasse ainda mais força. Alguns dias após estas respectivas anuências foi expedido um comunicado do prefeito de Cabo Frio ao então Presidente da República, General Médici, onde era solicitada a liberação dos terrenos de marinha para que as obras finalmente pudessem ser efetivadas. Essencialmente, este pedido se apoiava não só em todas as justificativas antes forjadas, como adicionava às mesmas a necessidade de realização de dragagem do canal. Com isso, o material retirado na dragagem seria utilizado para construir os aterros programados. Por

último, e principalmente, o prefeito solicitava que 25 % do total cedido pela união fossem utilizados para “custear o empreendimento, posto que setenta e cinco por cento da área recuperada constituirá vias de acesso e logradouros públicos”, uma vez que, segundo o mesmo, a Prefeitura não dispunha de recursos próprios suficientes.

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

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

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

Além da privatização, ainda que parcial, do acesso à paisagem em ambas as margens, houve também a precarização das atividades pesqueiras, o que não ocorreu somente na área da Gamboa. Uma vez que o Canal de Itajurú é a única comunicação do mar com a lagoa de Araruama, o seu considerável estreitamento e o despejo de poluentes por parte dos condomínios, loteamentos e clubes que passaram a ocupar suas novas margens contribuiu decisivamente para uma assustadora degradação da ictiofauna presente no canal e na lagoa (LESSA, 1990; FEEMA, 1988). Tudo isso afetava negativamente, já na década de 1970, a produção de muitos pescadores que dependiam deste recurso para sobreviver. A rua construída como uma das contrapartidas para a existência do condomínio Marinas do Canal atualmente funciona muito mais como um acesso às próprias ilhas do condomínio do que como uma via de ligação urbana. Décadas mais tarde, o então ocupante do cargo de prefeito louvaria todas estas ações, afirmando que foram elas as responsáveis por se frear o crescimento de favelas naquelas margens^x, dando maior “qualidade turística” para o local.

Em função de todos estes problemas, alguns segmentos da cidade e do estado fluminense se opuseram às ações mencionadas. Em 1975, o Jornal do Brasil publicava matéria em formato de denúncia reportando o que estava acontecendo no Canal de Itajurú e concentrando seus esforços contra a especulação imobiliária e seus promotores (ANDRÉ; ARAÚJO, 1975). Em 1978 o jornal Zero, da região de Arraial do Cabo trazia em sua primeira página uma grande foto da construção dos condomínios, divulgando o depoimento de preocupação e de reprovação de vários profissionais liberais em relação aos acontecimentos na região^{xi}. Outros jornais, como O Fluminense, também publicaram matérias no mesmo sentido^{xii}. Além disso, organizações que passaram a combater a construção de marinas e condomínios na lagoa, como a AMARLA – Associação do Meio-Ambiente da Lagoa de Araruama – foram criadas na mesma época. É notável, entretanto, que o foco do enfrentamento a estas ações e empreendimentos tenha estado na questão ambiental, sendo pouquíssimas vezes abordadas suas conseqüências sociais, o que é compreensível, na medida em que naquele momento o movimento ambientalista emergia e ganhava força internacionalmente e as reivindicações sociais eram abafadas pelo regime militar ainda vigente.

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

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

Ainda que a referida Comissão Parlamentar não tenha conseguido resultados relevantes, a instalação da mesma no Congresso Nacional fez com que o assunto conseguisse alcançar alguma projeção nacional, ganhando reportagens por parte dos mais influentes veículos de imprensa, como a Revista VEJA, que se dedicou ao assunto em sua edição de 26 de abril de 1978 (REVISTA VEJA, 1978). A relevância das infrações existentes em Cabo Frio é evidenciada tanto na convocação do Secretário Municipal de Turismo do novo mandato que se iniciava para depor na CPI quanto no relatório por ele elaborado, onde

são citados os casos dos projetos dos condomínios Moringa, Moringuinha e Marinas do Canal e algumas de suas conseqüências sócio-ambientais. Assim, a resolução proposta pelo relatório apontava para o embargo dos empreendimentos a partir de ações populares.

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

Neste sentido, alguns projetos de novos condomínios e loteamentos para aquelas margens não foram executados. Dentre estes, o de maiores proporções intitulava-se “Unidade Integrada Atlântico Sul”, que consistia na elaboração e implementação de um Plano Diretor de Urbanização para parte da margem continental do Canal de Itajuru, incluindo as praias das Conchas e do Perú. Especificamente no que concerne às margens do canal este projeto de 1974 objetivava ocupar toda a área das Salinas Peruanas, localizada próxima à barra, com um grande condomínio^{xiii}.

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

Conclusão

A chegada de turistas pertencentes às classes altas em Cabo Frio na virada da década de 1940 para a de 1950 iniciou o processo de desenvolvimento do turismo que passou a se confrontar com a então dominante indústria salineira, levando à resignificação do espaço e da paisagem local e, conseqüentemente, à determinação de uma nova lógica transformadora representada pela urbanização turística. Neste contexto, a paisagem e seu consumo foram gradativamente valorizados e assumiram uma centralidade que, aliada às demandas infra-estruturais próprias da nova atividade sócio-econômica, condicionou a reconfiguração do espaço, principalmente com a construção de novas territorializações

idealizadas pelas elites visitantes da cidade e materializadas tanto nos clubes privados quanto, posteriormente, nos condomínios de segundas residências, situados principalmente às margens do Canal de Itajuru.

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

Conforme foi evidenciado, estes prejuízos não foram decorrentes de um “crescimento desordenado”, mas, ao contrário, de opções realizadas por órgãos competentes e empresários para uma grande e importante área da cidade. As ações citadas foram viabilizadas graças a alianças elaboradas entre produtores imobiliários e os governos municipal e federal, consubstanciadas especialmente na utilização de antigos projetos de urbanização da prefeitura e de órgãos nacionais destinados a outros fins e na cessão, sem quaisquer ônus para os cessionários, de grande área pertencente à União via decreto presidencial, legitimando e garantindo assim os interesses do capital imobiliário, representado por alguns empresários, em detrimento do interesse da maioria da população. Neste sentido, a atuação do Estado foi essencial para assegurar tanto a dominação do espaço, e, logo, os ganhos de acumulação de capital daí decorrentes, quanto o atendimento às demandas de lazer de uma elite consumidora que adquiriu o “direito exclusivo” de acesso à paisagem através de relações de mercado ao mesmo tempo em que o patrimônio e os direitos da população residente foram lesados, embora tenha havido resistências posteriores responsáveis por frear este movimento no final da década de 1970. Configurou-se, portanto, um claro favorecimento das classes dominantes pelo poder instituído no âmbito da produção e usufruto do espaço a partir de várias ações urbanísticas coordenadas, fato que influenciou diretamente sua conformação atual.

Referências bibliográficas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Meios de hospedagem no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

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

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

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

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

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

OMT, Organização Mundial de Turismo. **Guia de desenvolvimento sustentável**. Trad.: Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003

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

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

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

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

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

ⁱ Embora alguns autores como Cunha (2004) afirmem com convicção a existência desta feitoria já em 1503, outros, como Santos (1968), preferem ser mais cautelosos afirmando que ainda persistem dúvidas.

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

ⁱⁱⁱ Este canal se constitui na ligação do oceano Atlântico com a lagoa de Araruama - maior lagoa hipersalina do mundo – e, ao longo dos diferentes ciclos econômicos, sempre foi reconhecido como um dos principais marcos geográficos da cidade.

^{iv} Dados fornecidos pelo prefeito municipal daquela ocasião, o Senhor Otime do Santos, em entrevista que nos foi concedida em janeiro de 2009.

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

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

^{vii} Informações disponíveis em <[http:// www.cncf.com.br](http://www.cncf.com.br)>. Acesso em fevereiro de 2009.

^{viii} As principais eram as Salinas Peruanas, Salinas Ipiranga e Salinas Pereira Bastos. Apesar de quase completamente desativadas, parte de suas estruturas ainda resistem, mesmo com a grande pressão imobiliária para que se transformem em loteamentos ou marinas. Há um movimento crescente no sentido de se conservar alguns destes resquícios como patrimônio histórico.

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

^x Depoimento feito pelo senhor Otime dos Santos, prefeito municipal daquela ocasião, em entrevista que nos foi concedida em janeiro de 2009.

^{xi} Reportagem do Jornal Zero de 05 jan. 1978, intitulada “Estão aterrando esse canal! E a lagoa, como fica?”, sobre os aterros no Canal de Itajurú.

^{xii} Reportagem de 24 out. 1978 do Jornal O Fluminense intitulada “Entidades que defendem a natureza condenam marina”.

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

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