



Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Educação e Humanidades
Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo

João Henrique de Oliveira Christovão

Do sal ao sol: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio

São Gonçalo
2011

João Henrique de Oliveira Christovão

Do sal ao sol: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em História Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Orientadora: Prof.^a Dra. Helenice Aparecida Bastos Rocha

São Gonçalo

2011

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/CEH/D

C824 Christóvão, João Henrique de Oliveira.
TESE Do sal ao sol: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio / João Henrique de Oliveira Christóvão. – 2011.
145f.: il.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Helenice Aparecida Bastos Rocha.
Dissertação (Mestrado em História Social) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores.

1. História – Cabo Frio (RJ) – Teses. 2. Turismo – Cabo Frio (RJ).
3. Sal. I. Rocha, Helenice Aparecida Bastos. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores.

CDU 93(815-3)

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

Assinatura

Data

João Henrique de Oliveira Christovão

Do sal ao sol: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em História Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Aprovada em 19 de janeiro de 2011.

Orientadora:

Prof.^a Dra. Helenice Aparecida Bastos Rocha

Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo - UERJ

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Rui Aniceto Nascimento Fernandes

Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo - UERJ

Prof. Dr. Paulo Knauss de Mendonça

Universidade Federal Fluminense

São Gonçalo

2011

DEDICATÓRIA

À Amigo, porque sei que ficaria orgulhoso de mim.

AGRADECIMENTOS

Muitos são aqueles a quem tenho que agradecer pelo muito que fizeram por mim ao longo desta dissertação.

Minha mãe e minhas irmãs, torcedoras incansáveis pelo meu sucesso, pelo apoio que sempre me deram, mesmo quando não entendiam direito o porque de tanto esforço.

Meu querido irmão Álvaro, maior incentivador para que eu fizesse esse curso. Sem seu incentivo certamente eu não teria nem iniciado esta jornada.

Adriana, amiga de todas as horas que acompanhou de perto cada parte deste trajeto, obrigado por fazer parte da minha vida. A bola agora está contigo.

A Helenice por ter me aceitado como ouvinte em seu curso, pelas primeiras leituras do projeto, por ter acreditado em mim e ter tido a coragem de me apoiar no momento em que tive que mudar o rumo desta dissertação e, sobretudo, pela orientação precisa, dedicada e sensível. Esse convívio só fez aumentar em mim a admiração e respeito que tenho por você.

A Warley, pelos longos papos que tanto me ajudaram e pelas imagens gentilmente cedidas.

A Schneider, por sua generosidade e inestimável ajuda ao ceder todo o seu material de pesquisa sobre a Estação do Sal, meu muito obrigado.

Ao sr. Warner José Pires Neves por ter aberto os arquivos da ACIA e pela contribuição de seu depoimento.

A d. Adelaide, d. Nilza, seu Zezinho, seu Mica, d. Nilda e seu Carboneli, por seus depoimentos sinceros e emocionados.

A todos os funcionários dos diversos centros de pesquisa pela atenção e paciência que tiveram com um pesquisador neófito. Agradeço profundamente a todos na pessoa da Margareth do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio.

A Vinícius e Renato, colegas do IFF, não sei se têm a idéia do quanto me ajudaram nesta caminhada.

À Secretaria de Educação de Cabo Frio, na pessoa da secretária Laura Barreto, que concedeu a cessão de minha matrícula para trabalhar em conjunto com o IFF, os frutos já começaram a aparecer.

Por fim, um agradecimento mais que especial, Ciça. Cecília foi uma doce companheira ao longo desta longa e salgada jornada. Ainda que em dois momentos cruciais não tenha podido contar com a sua presença, ela foi quem mais contribuiu para que este trabalho

chegasse a bom termo. Por suas leituras, sugestões, pesquisas de apoio na internet e em bibliotecas, mas, principalmente, por sua presença, paciência, carinho e doçura, deixo aqui o meu mais puro afeto e saudade.

A todos vocês o meu muito obrigado, sem vocês nada disso teria sido possível.

RESUMO

CHRISTOVÃO, João Henrique de Oliveira. *Do sal ao sol: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio*. 2011. 145 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2011.

A presente dissertação busca explicar como foi construída socialmente uma imagem de Cabo Frio como destino turístico, a partir da ação de diferentes sujeitos. Mostraremos aqui a importância da transição da atividade salineira para a atividade turística na construção desta imagem sob diversos aspectos; as formas como uma parte de seus habitantes percebeu esta transição e suas consequências sobre aquela sociedade. Para tanto trilhamos os caminhos do SAL e do TURISMO buscando a partir da caracterização da importância destas atividades para aquela sociedade, a compreensão desta transição. A narrativa desta transição se desenrola entre as décadas de 1950 e 1970 quando o sal atinge o seu auge e inicia seu declínio e o turismo se estabelece. Procuramos evidenciar as diferentes formas pelas quais essa transição se expressa e diferentes pontos de vista sobre ela. Entre os sujeitos desta narrativa destaca-se o Estado com ações de diferentes naturezas ao longo do período. Por fim, mostramos aqui, entre outras coisas, como a década de 1950 tem um papel fundamental para a indústria salineira fluminense e como o ano de 1974 se torna um marco importante ao reunir elementos determinantes para o fim da indústria salineira fluminense e para o desenvolvimento do turismo na região. Para a realização do trabalho se mostraram especialmente relevantes as categorias de região, identidade e representação.

Palavras-chave: Cabo Frio. Região. Representação. Sal. Transição. Turismo.

ABSTRACT

This dissertation seeks to explain how it was socially constructed an image of Cabo Frio as a tourist destination, from the action of different subjects. We show here the importance of the transition activity Salineira for tourism in the construction of this image in various ways; forms as a part of its inhabitants realized this transition and its consequences for that society. To tread the paths of both SALT and TOURISM seeking from the characterization of the importance of these activities for that company, understanding this transition. The narrative of this transition takes place between the 1950s and 1970 when the salt reaches its peak and begins to decline and tourism is down. We seek to highlight the different ways in which this transition is expressed different views on it. Among the subjects of this narrative highlights the state with actions of different natures throughout the period. Finally, we show here, among other things, as the 1950 has a key role in the salt industry and Fluminense as the year 1974 became a milestone in bringing together key determinants for the end of the salt industry and the development fluminense tourism in the region. To perform the work proved especially relevant categories of region, identity and representation

Keywords: Cabo Frio, Region, Representation, Salt, Transition and Tourism

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Dados censitários referentes à população do município de Cabo Frio.....	48
Tabela 2 -	Distribuição do percentual de comercialização de sal segundo o Regimento Interno do Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltda.....	64
Tabela 3 -	Valores cobrados pelo Lloyd Brasileiro por tonelada de sal transportado a partir de Mossoró, segundo o projeto de lei nº 427 de 15/10/1919.....	79
Tabela 4 -	Valor CIF cobrado antes da criação do Porto Ilha de Areia Branca e a estimativa de preço para depois do efetivo funcionamento do Porto.....	83

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1 -	Mapa com a localização geográfica de Cabo Frio.....	25
Fotografia 1 -	Foto de satélite da Lagoa de Araruama.....	26
Fotografia 2 -	Trabalhadores puxando o sal nas salinas.....	51
Figura 1 -	Desenho esquemático de uma lancha de sal.....	55
Fotografia 3 -	Lanchas de sal ancoradas no canal do Itajuru.....	56
Fotografia 4 -	Lancha de sal navegando no canal do Itajuru.....	57
Fotografia 5 -	Inauguração do Porto do Forno.....	61
Fotografia 6 -	Vista parcial do Porto do Forno (c. 1960).....	62
Fotografia 7 -	Trabalhadores da estiva prestes a embarcar o sal.....	65
Fotografia 8 -	Embarque do sal no Porto de Cabo Frio.....	66
Mapa 2 -	Mapa rodoviário de acesso a Cabo Frio.....	70
Fotografia 9 -	Inauguração da Estação do Sal.....	71
Figura 2 -	Quadro de composição do preço de venda do sal no Rio Grande do Norte..	74
Fotografia 10 -	Capa da revista Brasil Salineiro, Ano V, nº 13.....	75
Fotografia 11 -	Salina Viveiros.....	77
Gráfico 1 -	Gráfico da produção de sal no Brasil entre 1953 e 1966.....	77
Gráfico 2 -	Gráfico da produção e consumo de sal no Brasil entre 1969 e 1977.....	78
Figura 3 -	Desenho esquemático da localização do Porto Ilha no Rio Grande do Norte.....	84
Fotografia 12 -	Casa de pescador na praia do Forte.....	95
Fotografia 13 -	Vista parcial do centro de Cabo Frio, 1935.....	97
Fotografia 14 -	Vista parcial do centro de Cabo Frio, 1943.....	98
Fotografia 15 -	Vista parcial do centro de Cabo Frio, início da década de 1970.....	99
Fotografia 16 -	Capa da revista O Cruzeiro de 4 de abril de 1964.....	101
Fotografia 17 -	Ângelo Machado "o terror dos grandes Meros".....	103
Fotografia 18 -	Salina no Portinho, início da década de 1970.....	106
Fotografia 19 -	Capa da Revista do Turismo, Ano I, nº 6.....	113
Fotografia 20 -	Matéria sobre Cabo Frio na Revista do Turismo.....	115
Fotografia 21 -	Monumento ao salineiro.....	120
Fotografia 22 -	Monumento ao pescador.....	121

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIA	Associação Comercial, Industrial e Turística de Cabo Frio
AHCM	Arquivo Histórico da Câmara Municipal (Cabo Frio)
AN	Arquivo Nacional
CES	Comissão Executiva do Sal
CIF	Cost, Insurance and Freight
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBS	Instituto Brasileiro do Sal
ICRJ	Iate Clube do Rio de Janeiro
INS	Instituto Nacional do Sal

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	12
1	DE UM TEMPO NÃO MUITO DISTANTE	17
1.1	Estabelecendo um conceito de região	18
1.2	História, Memória e Identidade	22
1.3	Aspectos físicos e a formação do território	24
1.4	Literatura Memorialista, História Oral e outras fontes	27
1.5	O processo de fragmentação do território	30
1.6	Breve histórico das atividades econômicas em Cabo Frio	36
2	OS CAMINHOS DO SAL	42
2.1	O sal na economia portuguesa e o seu monopólio na colônia brasileira	43
2.2	Do fim do estaque ao estabelecimento da indústria salinera	46
2.3	O sal na vida da cidade - do início do séc. XX à criação do INS	48
2.4	INS/IBS/CES - apogeu e crise da indústria salinera fluminense	71
3	POR UM LUGAR AO SOL: A CONSTRUÇÃO DO CONCEITO DE TURISMO	86
3.1	A gênese do turismo em Cabo Frio	91
3.2	A legislação municipal sobre o turismo	107
3.3	Eu sou o sol - a propaganda como instrumento de construção de uma imagem da cidade	113
3.4	O sal declina sob o sol	123
4	CONCLUSÃO	129
	REFERÊNCIAS	131
	ANEXO A - Dados censitários sobre a população das cidades da região entre 1890 e 1980	139
	ANEXO B - Brasão do município de Cabo Frio	140
	ANEXO C - Mapa com a dimensão do município de Cabo Frio no período pesquisado	141
	ANEXO E - Capa do folheto de propaganda "Souvenir"	143
	ANEXO F - Mapa do centro urbano de Cabo Frio	144
	ANEXO G - Poema "Socorro, há dor nas salinas"	145

INTRODUÇÃO

A presente dissertação busca explicar como foi construída uma imagem de Cabo Frio como destino turístico, a partir da ação de diferentes sujeitos e meios, como isso se constituiu na mais importante transição econômica do município, de que maneira os habitantes da região perceberam esta transição e as consequências destas em suas vidas e na da cidade. Tantos e tão ousados objetivos se impõem por estarem todos intimamente ligados e nos ajudarem a ter uma visão mais ampla de como todo o processo se dá.

A transição que vai da secular indústria salineira à construção de uma imagem da cidade como destino turístico baseado nas belezas naturais leva, ao todo, pouco mais de duas décadas. Este processo, rápido e intenso, tem início na década de 1950 quando a indústria salineira inicia o seu *boom* e o turismo na cidade começa a dar seus primeiros passos, e conclui-se, como defenderemos aqui, em 1974, com a construção do Porto Ilha e da Ponte Rio-Niterói. São trajetórias distintas que se cruzam em sentidos contrários deixando profundas marcas na comunidade local. Enquanto o sal atinge o auge e anuncia o seu fim, o turismo se apresenta e se impõe de forma irreversível iniciando um processo de transformação da cidade com a ocupação de tradicionais áreas de salina que vão gradativamente cedendo espaço a empreendimentos imobiliários e ganhando novas funções ao longo deste curto período.

Apesar do recorte temporal deste trabalho limitar-se, como vimos acima, ao período entre as décadas de 1950 e 1970 a nossa investigação vai além. Para entendermos a importância do sal na sociedade cabofriense, consideramos necessário entender a trajetória que esta indústria fez ao longo do tempo até se constituir na principal indústria da região e em uma das principais indústrias do estado do Rio de Janeiro entre os anos 50 e 70, para tanto fomos atrás das mudanças que esta atividade acarretou na cidade e como as pessoas do lugar com ela se relacionavam. Da mesma forma, para que pudéssemos entender a trajetória que o turismo realizou e que tipo de relação as pessoas do lugar estabeleceram com ele lançamos mão de fontes que extrapolam o período de análise, sobretudo as fontes orais. A percepção dos depoentes é de fundamental importância na realização desta dissertação, mas, obviamente, ela retrata um ponto de vista que tem lugar na atualidade e que por isso já processou toda uma série de mudanças. São portanto relatos da memória de como aquelas pessoas vêem a partir das referências do presente aquele processo vivido décadas atrás.

As características semelhantes encontradas nas cidades da região dos Lagos podem levar o leitor a pensar que este poderia ser um trabalho relativo a toda a região e não apenas a

um único município. Contudo, ainda que este seja um trabalho de caráter regional, ele é, sobretudo, um trabalho sobre um determinado local, mais especificamente sobre a cidade de Cabo Frio.

A opção por Cabo Frio como objeto de pesquisa se deu pelo fato de entendermos que a cidade de Cabo Frio expressa uma dada idéia sobre a região. Cabo Frio, em certa medida, representa os processos que naquela região tiveram lugar. O que dá à cidade este caráter não é o fato de todas as cidades da região terem tido origem a partir da Capitania de Cabo Frio. Isso é um dado importante mas não é capital. O que faz com que a cidade possa ser vista como síntese da região na qual está inserida é o fato dos processos históricos que tiveram lugar naquela região terem sido ali, em Cabo Frio, agudizados.

Cabo Frio era, desde os primeiros desmembramentos de seu território até a década de 1980, a principal cidade da região. Se não possuía a maior população,¹ possuía a maior arrecadação regional, posto que a maior parte das salinas localizava-se em seu território e era através do porto da cidade que toda a produção da Araruama era escoada. É através do canal do Itajuru, que corta a cidade de Cabo Frio, que a Lagoa de Araruama faz contato com o mar trocando as suas águas e escoando seus produtos. A maior parte da produção de pescado da região era feita por barcos cabofrienses em suas próprias águas territoriais. Também foi no território da cidade que as usinas de refino de sal se instalaram e a Álcalis, maior empresa da região, com a qual todos os municípios de alguma forma contribuía e eram por ela beneficiados, foi instalada. Isso garantia a Cabo Frio um papel de destaque e uma arrecadação de impostos muito maior que os demais municípios da região. Por fim, quando o turismo começou a surgir, também foi por ali que ele teve início e onde mais se intensificou. Por tudo isso a cidade possui uma importância capital para a região. Todos os processos ocorridos na região se deram de forma peculiar naquela cidade.

No que se refere à pesquisa valem aqui algumas informações àqueles que se interessarem pelos temas correlatos a esta dissertação.

O Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio está muito bem organizado e disponível para consultas, graças à historiadora e paleógrafa Margareth S. R. Alves, que é responsável pela sua organização e manutenção. Também a Biblioteca Municipal de Cabo Frio mostrou-se extremamente rica em fontes e bibliografia sobre a região e acabou sendo de fundamental importância para este trabalho.

¹ Ver os dados populacionais das cidades da região no anexo A deste trabalho.

O Acervo Wolney² também é essencial para quem busca trabalhar com a História recente de Cabo Frio e da região. Formado por cerca de 12 mil imagens e algumas centenas de outros documentos, o Acervo é um verdadeiro tesouro que, certamente, merece receber uma maior atenção por parte do poder público.

As dificuldades foram muitas, a começar pelo vácuo existente nos arquivos de importantes instituições localizadas na própria cidade de Cabo Frio.

A Colônia de Pescadores de Cabo Frio não possui nenhum arquivo anterior à década de 1980. O que havia anterior a esta data foi destruído por uma chuva que inundou a sede da Colônia ainda nos anos 80. O Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Salineira, da mesma forma que a Colônia de Pescadores, não possui nenhuma documentação sobre seus membros ou sobre as atividades do sindicato. O sindicato hoje funciona na mesma sede construída na era áurea do sal na região, só que não dispõe sequer de água, luz ou telefone. Nele há apenas uma mesa, alguns quadros na parede e um arquivo metálico vazio. O atual presidente do sindicato informou que a documentação perdeu-se ao longo dos anos e, segundo ele, “dizem” que na década de 1970 uma parte daquela documentação foi levada por ordem dos militares. O sindicato hoje funciona apenas com a finalidade de acompanhar as ações trabalhistas movidas por aqueles que, com o fim das empresas salineiras, ficaram sem receber salários e indenizações.

A ACIA – Associação Comercial, Industrial e Turística de Cabo Frio, fundada em 1932 tem em seus arquivos apenas documentos a partir de 1956. É como se aquela importante instituição não tivesse existido entre 1932 e 1956. O sr. Warner José Pires Neves, ex-presidente da ACIA e membro vitalício do conselho deliberativo da instituição acredita que ao longo do tempo os presidentes e diretores tenham levado parte desta documentação para suas casas. Como não havia uma preocupação institucional, nem local adequado para arquivar esta documentação era comum que as pessoas assim o fizessem. Levar para casa aquilo que era considerado importante e que suscitava o receio de se perder, acabava por se constituir numa forma torta de se preservar os mais diversos tipos de documentos. Com uma rápida consulta a algumas pessoas e visita a instituições locais, percebe-se que o hábito de guardar os mais variados tipos de documentos em casa é algo bastante comum, o que dificulta sobremaneira o trabalho do pesquisador.

² O Acervo Wolney é um acervo particular de fotografias da cidade de Cabo Frio e região (c. 1900–1980). As imagens desse acervo foram feitas, em sua quase totalidade, por Wolney Teixeira de Sousa ao longo de mais de cinco décadas (1930–1980). Além de suas próprias fotografias, Wolney adicionou ao acervo, imagens de outros fotógrafos que por ali passaram antes dele. As imagens do Acervo presentes neste trabalho foram gentilmente cedidas por Warley Sobrosa – herdeiro e curador do referido acervo – e são protegidas por Direitos Autorais. É expressamente proibida a reprodução de qualquer imagem do Acervo Wolney presentes neste trabalho.

Já a pesquisa feita nas instituições dos grandes centros como o Arquivo Nacional, o Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, a Biblioteca Nacional e o IBGE, foi extremamente produtiva. O maior problema relaciona-se ao Fundo de Arquivo do INS – Instituto Nacional do Sal – localizado no Arquivo Nacional. Sendo o INS uma instituição fundada em 1940 e extinta na década de 1980 havia uma expectativa de uma quantidade bastante expressiva de documentação, o que não se confirmou. Se por um lado isso diminuía o trabalho, por outro restringia significativamente a quantidade de material passível de ser analisado. Com mais de quatro décadas de existência e tendo, ao longo desse período, mudado o nome e a estrutura, o Fundo INS/IBS/CES apresenta apenas cinco caixas de documentos. Nelas, boa parte do material refere-se ao funcionamento burocrático da instituição, como compra de material de consumo (lápiz, caneta, mesas...) e outra grande parte refere-se a seus funcionários (férias e licenças). Além disso, há uma quantidade significativa de material que não diz respeito a essas instituições que normatizavam a produção e o comércio de sal no país. Isso se deve ao fato da documentação do fundo não ter sido organizada desde a sua chegada ao Arquivo Nacional, na década de 1980, não havendo ali sequer um instrumento de pesquisa disponível. Apesar destas limitações o Fundo INS/IBS/CES é sem dúvida uma das principais fontes deste trabalho guardando importantes informações para aqueles que se interessarem pelos caminhos do sal. Desse modo, superadas as dificuldades iniciais, a consulta a ele se dá como qualquer outra consulta no Arquivo Nacional.

É necessário ressaltar, ainda, a importância da bibliografia memorialista para esta dissertação. Em diversos momentos ela serviu como bússola a orientar este trabalho, mostrando ser uma fonte preciosa quando bem utilizada.

Por fim, o contato com as pessoas da região fez-se extremamente necessário. Seja pelo que possuíam de guardados materiais, seja pelas contribuições de suas narrativas, os antigos moradores, guardiões de uma certa memória local, foram de importância fundamental, nesse sentido a História Oral foi essencial para o bom andamento deste trabalho.

Tudo isso aparecerá aqui ao longo de três capítulos.

No primeiro capítulo buscamos estabelecer um conceito de região que nos permita trabalhar com as diversas variáveis consideradas no desenvolvimento desta pesquisa. Aqui fazemos também uma apresentação do território para que o leitor possa se situar no espaço com o qual estamos trabalhando e de que forma ele vai se constituindo e estabelecendo novas relações a cada modificação sofrida. Neste primeiro capítulo também procuramos ressaltar a importância de uma das principais fontes de consulta para este trabalho – a bibliografia

memorialista. A memória cristalizada nas páginas de diversos livros se constituiu em importante fonte de pesquisa e orientação deste nosso trabalho.

No segundo capítulo buscamos investigar os caminhos do sal desde a chegada dos primeiros portugueses ao que hoje é o Brasil até o momento em que a fulgurante indústria salineira fluminense entra em declínio. Essa historicização deve-se ao fato de acreditarmos ser de fundamental importância explicitar o quanto o sal está ligado à história da região, a fim de entendermos melhor possíveis estranhamentos por parte da população local com o término de uma atividade que, apesar de fundamental do ponto de vista econômico, acabava por extrapolar este âmbito.

No terceiro capítulo falaremos do turismo na região, como ele se implantou, o que representa e como é percebido por aqueles que lá viviam. Buscaremos neste capítulo dar respostas às nossas questões, quais sejam, entender a transição considerando diferentes aspectos, inclusive o da construção simbólica da imagem de Cabo Frio por diferentes sujeitos, como isso se dá na prática e como ela é percebida pelos habitantes da cidade.

Esperamos, dentro das limitações desta dissertação, termos atingido os objetivos propostos.

1. DE UM TEMPO NÃO MUITO DISTANTE – TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS EM CABO FRIO NA VIRADA DA PRIMEIRA PARA A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX.

“Praia porém deserta. Incompreensivelmente abandonada. Apenas dois ou três casebres e uma residência moderna atestam a presença humana. É que embora ótima estrada de rodagem ligue a cidade a Niterói, Cabo Frio não estimula o veraneio”.³

A incredulidade de Alberto Lamego demonstrada na epígrafe deste capítulo sobre o porquê de Cabo Frio não estimular o veraneio duraria pouco. De fato Lamego se surpreenderia com todas as mudanças que ocorreriam na cidade a partir do momento em que esse estímulo passou a ocorrer. Na simbiose que vai se estabelecer entre produto e produtor torna-se difícil dizer se foi Cabo Frio que passou a estimular o veraneio ou se o veraneio é que passou a estimular a cidade. A relação aí estabelecida possui muitas variáveis que exigem uma análise cuidadosa para entendermos os caminhos que levaram Cabo Frio e o turismo a trilhar uma mesma estrada.

As muitas belezas naturais da região são insuficientes para explicar a ascensão do turismo ao posto de principal atividade econômica do município. Mesmo a proximidade de um grande centro urbano como o Rio de Janeiro – ou Niterói como nos fala Lamego – não explica por si só o papel que o turismo passou a desempenhar na cidade. Para chegarmos a uma explicação satisfatória e compreendermos as múltiplas transformações que a cidade sofreu ao longo do tempo até ser identificada como um destino turístico é necessário reconstruir os passos dados pelo ‘veraneio’ – ainda não era turismo – partindo da construção da ponte Feliciano Sodré no ano de 1926, pela inauguração do ramal Cabo Frio da estrada de ferro Maricá no final da década de 1930, passando pela abertura da rodovia Amaral Peixoto na década de 1940, até chegar à pesca como atividade de lazer para os primeiros visitantes com frequência regular e às primeiras leis municipais referentes ao turismo nos anos 50 e 60. Ainda assim, somente nos anos 70 é que o turismo passou a ocupar um lugar de destaque como atividade econômica relevante para o município. Antes disso, até a década de 1940, a afirmação de Lamego fazia todo sentido.

³LAMEGO, Alberto Ribeiro. O homem e a restinga – Rio de Janeiro: ed. Lidador, 1. ed., 1946. (Edição fac-similar – Rio de Janeiro: IBGE, 2007 p. 12).

1.1 Estabelecendo um conceito de região.

Entender o estabelecimento do turismo em Cabo Frio e tentar responder à indagação de Lamego passa, necessariamente, pela compreensão do percurso realizado pelas demais atividades existentes na cidade antes dele, sobretudo o percurso realizado pelo sal. Na verdade, como já dissemos, o que buscamos aqui é compreender aspectos do processo de transição da vida social de Cabo Frio a partir das mudanças ocorridas em suas atividades econômicas, entendendo que elas se relacionam com mudanças de toda ordem, especialmente políticas e simbólicas. A atividade econômica predominante deixa de ser a indústria salineira e passa a ser o turismo. Um desses aspectos é o das formas pelas quais esta mudança é percebida pelas pessoas do lugar, ou seja, como seus habitantes representam tais mudanças.

É nos imbricados caminhos das muitas atividades ali desenvolvidas que vamos conseguir compreender como o turismo vai, pouco a pouco, ganhando o seu espaço, estimulando e sendo estimulado pela cidade, até se tornar uma atividade hegemônica na cidade e na região. Para tanto, vamos buscar estabelecer uma definição para tratar da região de que nos ocuparemos aqui.

A idéia de região defendida neste trabalho não é apenas a de um espaço econômico, político ou geográfico, ainda que utilizemos estas três dimensões para buscar explicar os processos que ali se desenrolam. Para o objetivo a que nos propomos é necessário ir além. De fato, a transição que buscamos aqui explicar se processa em um espaço geográfico definido – a cidade de Cabo Frio – que se manteve durante muito tempo relativamente isolado do resto do Estado. Chegar e sair de Cabo Frio, como veremos adiante, era bastante complicado. Este isolamento relativo a que a cidade estava sujeita acabava por propiciar poucas rupturas às suas características sócio-culturais, favorecendo a cristalização de hábitos e costumes peculiares, típicos de lugares com pequena população. Grande parte dos moradores da cidade, por sua vez, eram, em alguma medida, envolvidos ou com a produção ou com a comercialização do sal e do pescado – principais atividades ali desenvolvidas. Era, pois, como salineiros⁴ e pescadores que estes moradores se viam e era desta forma que eram vistos. Cabo Frio era referida por aqueles que lá iam como ‘uma pequena vila de pescadores’, reconhecida pela monumentalidade de seus cataventos e imensas pirâmides de sal à beira de suas inúmeras salinas⁵.

⁴ Tanto os donos de salinas quanto os trabalhadores destas eram assim nomeados. A distinção só é possível identificando a função – proprietário ou trabalhador.

⁵ Ver as figuras 15, 25 e 27 deste trabalho.

As relações que ali se estabeleciam extrapolam as dimensões política e econômica predominantes em nossa análise e indicam a existência de uma dada identidade regional também em processo de mudança que para ser entendida precisa considerar outras variáveis. Assim, a transição de que trataremos aqui se processa também nas identidades ali presentes. A própria delimitação do espaço geográfico é insuficiente para explicar as transformações que ali tem lugar, posto que o que ocorre na cidade transborda e extrapola os limites jurídicos do município fazendo-se presente também nos demais municípios da região que com ele possuem uma contigüidade territorial e guardam uma identidade cultural. Nesse sentido o conceito de região utilizado por nós para tentar explicar a transição que se processa na cidade deve considerar mais critérios de análise do que simplesmente o econômico e o geográfico, ele busca pensar o processo de desidentificação e vai na direção indicada por Margareth Rago no prefácio de “A Invenção do Nordeste”⁶. Rago, ao analisar a elaboração da obra, afirma que suas contribuições,

“Obrigam a nos darmos conta de que vivemos um movimento de desidentificação com a memória nacional e regional, como diria Pierre Nora, uma profunda sensação de perda e de estranhamento diante de uma tradição em que já não nos reconhecemos, que já não nos diz, que deixou de ser transmitida naturalmente e da qual não nos sentimos mais portadores.”⁷

Durval Muniz em “A Invenção do Nordeste” não faz História Regional e, ainda que fosse desnecessário afirmar isso, é o próprio Durval que se apressa em dizê-lo para marcar a diferença na nova abordagem que propõe “(...) por isso, procuramos nos afastar de fazer a chamada ‘História Regional’, porque esta, por mais que se diga crítica do regionalismo, do discurso regionalista, está presa ao seu campo de dizibilidade”⁸. Ainda que o professor Durval Muniz não se proponha a fazer História Regional nesta sua obra, é nela que buscamos sustentação para alguns de nossos argumentos. Parte do instrumental utilizado pelo autor pode e nos é muito útil na realização das análises por nós aqui propostas. As diversas formas de linguagens utilizadas por Muniz também são caras a este trabalho. A literatura, o cinema, a música, a fotografia, entre outras, são fundamentais para que possamos entender o processo que se desenrola em Cabo Frio. Muniz afirma que “os discursos não se enunciam, a partir de um espaço objetivamente determinado do exterior, são eles próprios que inscrevem seus espaços, que os produzem e os pressupõem para se legitimarem”⁹, e prossegue afirmando

⁶ ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. A invenção do Nordeste e outras artes. São Paulo: Cortez, 2009.

⁷ op. cit., p. 17.

⁸ op.cit., p. 19.

⁹ op. cit. p. 34

“Em nenhum momento, as fronteiras e territórios regionais podem se situar num plano a-histórico, porque são criações eminentemente históricas e esta dimensão histórica é multiforme, dependendo de que perspectiva de espaço se coloca em foco, se visualizado como espaço econômico, político, jurídico ou cultural, ou seja, o espaço regional é produto de uma rede de relações entre agentes que se reproduzem e agem com dimensões espaciais diferentes.”¹⁰

Numa outra perspectiva, Álvaro Luiz Heidrich afirma que o mais importante seria discutir as questões que fundamentam o conceito de região. Para este autor seria necessário “considerarmos o poder como uma das formas de vínculo entre a sociedade e o território. Nesse sentido, torna-se essencial analisar as relações com o conceito de regionalismo, embora este tenha tradição de uso nos estudos históricos, políticos e antropológicos”.¹¹

Para entender como as relações de poder estabelecidas em Cabo Frio são construídas até desaguarem num projeto turístico para a cidade, há que se refletir também sobre toda uma tessitura visual que vai das redes do pescador tradicional à exuberância da pesca da baleia, da força do vento nordeste movendo os moinhos de vento e as barcaças de sal dos empresários do ramo à labuta dos homens simples nas quadras das salinas, da beleza do passado colonial e das festas populares ao gigantismo da Companhia Nacional de Álcalis. Todos estes são elementos que, ao mesmo tempo em que têm vida própria e são valorizados como o cenário visual de uma cidade que vai se constituindo como turística, vão gradativamente desaparecendo para que uma nova cidade se estabeleça. Tanto os personagens da cidade, como o mobiliário urbano – num primeiro momento quase todo colonial – passando por seus lugares de memória e por seu belíssimo cenário natural são citados por Lamego, e por tantos outros que de Cabo Frio se ocuparam, como justificativa para ser aquele um destino turístico¹². Contudo, este destino só se concretizaria, efetivamente, a partir da redefinição das relações de poder ali presentes e, conseqüentemente, da criação de um novo espaço urbano.

O que resta das atividades, anteriores ao turismo, que em Cabo Frio se desenvolveram ao longo de sua história e que durante muito tempo foram responsáveis por sua existência e, ao mesmo tempo, por sua auto-imagem são os elementos de uma memória contada por aqueles que buscam preservar um passado e uma identidade que se quer estável dentro de um universo em profunda ebulição, o que a maior parte das pessoas não consegue perceber nem

¹⁰ ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. A invenção do Nordeste e outras artes. São Paulo: Cortez, 2009, p. 35.

¹¹ HEIDRICH, Álvaro Luiz. "Região e regionalismo: observações acerca dos vínculos entre a sociedade e o território em escala regional". In: Boletim Gaúcho de Geografia. Porto Alegre, n. 25, 1999, p. 63-75. Heidrich fala a partir do ponto de vista da geografia, mas essa também traz contribuições para a nossa análise.

¹² Sobretudo os memorialistas que registraram a cidade sob a ótica do morador, daquele que devota uma paixão pelo lugar em que vive e que expressa o sentimento de pertença em textos dos mais variados tipos. Ver por exemplo MASSA, Hilton. Cabo Frio: Nossa Terra, Nossa Gente...; DAMACENO, Meri. Cabofrianças, “causos” resgatados; SILVEIRA, Luiz Carlos da Cunha. O outro Cabo Frio; TORREANO. A feitoria de Vespúcio na boca da Barra de Cabo Frio, entre outros.

aceitar. Segundo Bauman “(...) Quando a identidade perde as âncoras sociais que a faziam parecer ‘natural’, predeterminada e inegociável, a ‘identificação’ se torna cada vez mais importante para os indivíduos que buscam desesperadamente um ‘nós’ a que possam pedir acesso”.¹³ É nesse cenário que o turismo se estabelece.

Sandra Jathay Pesavento nos ajuda a pensar o espaço e apresenta um conceito de região que também contribui para a nossa análise.

“Logo o conceito de região surge nesta concepção como uma síntese de múltiplas determinações: existe uma especificidade localizada que é econômico-social, porque explicitada numa forma de reprodução do valor e ao mesmo tempo é político-ideológica, como espaço de exercício do poder e de construção da auto-imagem de um grupo. Ora, visto dessa forma, o estudo histórico de uma região implica a análise de uma singularidade na totalidade. Ou seja, a história regional, a partir deste enfoque, seria aquela que buscaria resgatar a dinâmica da prática social dos homens, a partir da análise das condições históricas objetivas num espaço delimitado. Ou ainda, a história regional implicaria a realização de um recorte espacial inserido numa determinada temporalidade.”¹⁴

A percepção do espaço não é a mesma para os diferentes agentes sociais que vivenciam uma determinada situação. As diferentes formas pelas quais o espaço é percebido pelos diversos agentes nele presente, assim são apresentadas por Antônio Carlos Moraes,

“Este autor [Lacoste¹⁵] admite que os detentores do poder (seja o Estado ou a grande empresa) sempre possuem uma visão integrada do espaço dada pela intervenção articulada em vários lugares. Por outro lado, o cidadão comum tem uma visão fracionada do espaço, pois só concebe os lugares abarcados por sua vivência cotidiana, e só esporadicamente possui informações (e mesmo assim truncadas) da realidade de outros lugares.”¹⁶

Concordamos aqui que tanto o Estado quanto a grande empresa possuam, muitas vezes, uma visão mais ampla por agir em diferentes frentes. Contudo, isso não significa que os demais agentes sociais fiquem relegados apenas a papéis secundários de pouca ou nenhuma importância. Aceitar isso seria admitir um papel quase de espectadores a estes outros agentes. O que importa para nós aqui é como cada um percebe o processo que ali se desenvolve e não se este ou aquele vai auferir mais ou menos vantagens econômicas e políticas. Nesse sentido voltamos a Durval Muniz quando este afirma que “definir a região é pensá-la como um grupo de enunciados e imagens que se repetem, com certa regularidade, em diferentes discursos, em diferentes épocas, com diferentes estilos e não pensá-la uma homogeneidade, uma identidade

¹³ BAUMAN, Zygmunt. *Identidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., 2005. p. 30.

¹⁴ PESAVENTO, Sandra Jathay. *História Regional e Transformação Social*. In: SILVA, Marcos A. da. *República em migalhas: História Regional e Local*. São Paulo: ed. Marco Zero, s/d. p. 69.

¹⁵ “A Geografia serve, antes de mais nada, para fazer a guerra”.

¹⁶ MORAES, Antônio Carlos Robert. *Geografia: pequena história crítica*. São Paulo: ed. HUCITEC, 1987. pp. 115-116.

presente na natureza”¹⁷. Ao analisar o papel da geografia no estabelecimento do conceito de região Durval Muniz afirma que, antes de remeter à geografia, ela remeteria a uma noção fiscal, administrativa e militar. O autor afirma ainda que

“A região é produto de uma batalha, é uma segmentação surgida no espaço dos litigantes. As regiões são aproveitamentos estratégicos diferenciados do espaço. Na luta pela posse do espaço ele se fraciona, se divide em quinhões diferentes para os diversos vencedores e vencidos; assim, a região é o botim de uma guerra”¹⁸

Assim como Muniz, buscamos aqui desnaturalizar a região. Ainda que nossos objetivos não sejam os mesmos que os do autor, esse aspecto nos é tão caro quanto o é para ele. A naturalização da região é uma barreira a ser transposta para que possamos chegar aos nossos objetivos.

1.2 História, Memória e Identidade.

Um outro aspecto muito caro a este trabalho é compreender como se dá o processo de construção de dadas identidades regionais. Em que medida os participantes, atores sociais de uma determinada região, nela se reconhecem e se identificam? Ao trabalhar com a História Regional é fundamental entendermos como se constrói esse sentimento de pertença que leva diferentes grupos a se identificarem com determinada característica local/regional.

Durante muito tempo o Estado Nacional “orientado pelo princípio da centralização e pelo temor da fragmentação territorial”¹⁹ esforçou-se para ressaltar a identificação nacional em detrimento da regional como forma de “apagar e soterrar memórias e referências de pertencimento marcadas por localismos e regionalismos”²⁰. Segundo Márcia Almeida Gonçalves

“a nação pode ser compreendida como uma *comunidade imaginada* (ANDERSON, 1991), construída e utilizada, como categoria central, por tantas narrativas históricas oitocentistas fundadoras de identidades, cujas circunscrição e reprodução figuraram como garantias supremas do que poderíamos denominar de processo de naturalização das entidades nacionais, sob a unidade tripartida do Estado, do Território e do Povo. (...) toda unidade nacional, entendida como ética de partilha de valores culturais, e também como pilar de sustentação de Estados nacionais, foi estabelecida brutalmente e na dependência direta da sedimentação de esquecimentos e lembranças – leiam-se, registros e apagamentos de memória – atualizados

¹⁷ ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. A invenção do Nordeste e outras artes. São Paulo: Cortez, 2009. p. 35.

¹⁸ op. cit., p. 36.

¹⁹ REZNIK, Luís. Qual o lugar da história local? Disponível em: <http://www.historiadesaogoncalo.pro.br/txt_hsg_artigo_03.pdf> Acesso em 03/05/2010. Sobre esse tema ver também GONÇALVES, Márcia de Almeida. Entre o local e o nacional: uma reflexão sobre éticas de pertencimento e identidades sociais.

²⁰ REZNIK, Luís. op. cit.

pela escrita da história. Na tríade história-memória-identidade, identificamos a chave de compreensão e de deslocamento da escala da nação como categoria privilegiada das produções historiográficas, acadêmicas e didáticas. Uma chave que nos permite responder à interrogação anteriormente proposta, asseverando que não existe antagonismo entre abordagens centradas nos recortes do local e do nacional, mas, sim, complementaridades, fundamentais, no nosso ponto de vista, para a formalização de críticas às diversas éticas de pertencimento que regem nossas inserções existenciais”.²¹

Indo na mesma direção que Gonçalves, Luís Reznik afirma que:

“três elementos que fundamentam uma ‘comunidade imaginada’ ou, para ele [Ernest Renan²²], uma cultura nacional: ‘as memórias do passado; o desejo por viver em conjunto; a perpetuação da herança’. Ora, esses três elementos são constitutivos da formação de identidade de quaisquer grupos, sejam eles vinculado à comunidade nacional, religiosa, étnica ou à comunidade territorial local. O exercício da história local vincula-se a processos de identificação, relacionados a um determinado sistema cultural que enfatiza as relações de vizinhança, contiguidade territorial, proximidade espacial. Essa ética de pertencimento é mais um elemento constitutivo desse sujeito fragmentado, múltiplo e instável. Os elementos citados por Renan, valem também para a identidade local: o exercício da memória, o desejo da convivência e a perpetuação de símbolos e imagens. A história local não deve ser projetada como um valor superior para a admiração e valorização da pequena pátria – no estilo “eu me ufano da minha terra” – mas como a “costura” de um retalho dos processos de identificação do sujeito.”²³

Os processos de identificação a que se referem Gonçalves e Reznik são alguns dos elementos que buscamos aqui estabelecer para compreender como os moradores de Cabo Frio percebem o processo de transição da economia local e como este processo é por eles representado. As mudanças operadas em pouco mais de duas décadas no município acabam por ter um impacto muito forte naquela sociedade, não apenas por alterar a estrutura urbana, econômica, demográfica e simbólica da região – todas intimamente ligadas – mas, sobretudo, por ocorrerem em um período de tempo muito curto. Tais mudanças, como não poderia deixar de ser, acabaram por interferir e transformar a ‘costura dos retalhos’ que constituem as identidades ali presentes. Fossem os que possuíssem os meios que lhes permitiam uma interferência mais direta – como no caso do poder público – fossem aqueles que, por não possuírem tais meios, percebiam e agiam (resistindo ou transformando) no âmbito pessoal – como os trabalhadores de salinas e os pescadores – todos sentiram, perceberam e buscaram novas formas de se relacionar com a nova realidade que passava a fazer parte das suas vidas. Elementos presentes e que faziam parte daquela comunidade ao longo de décadas, como a produção do sal – que pouco havia se modificado desde o fim do século XIX – ou a pesca

²¹ GONÇALVES, Márcia Almeida. História Local: o reconhecimento da identidade pelo caminho da insignificância. In: MONTEIRO, A. M. F. C. et al. Ensino de história: sujeitos, saberes e práticas. Rio de Janeiro: Mauad X / FAPERJ, 2007. p. 180.

²² As idéias e conceitos utilizados por Ernest Renan em seu texto “O que é uma nação” são apresentados tanto por Gonçalves, quanto por Reznik, na discussão que os dois realizam e na construção de seus próprios argumentos.

²³ REZNIK, Luís. Qual o lugar da história local? Disponível em: <http://www.historiadesaogoncalo.pro.br/txt_hsg_artigo_03.pdf> Acesso em 03/05/2010.

artesanal, esta ainda mais antiga, que mantinha as suas características tradicionais, começam a desaparecer numa velocidade muito rápida.²⁴ A dimensão das mudanças e a velocidade com que elas se processam conferem a elas uma intensidade que não pode por nós ser desconsiderada. As identidades em transformação aí, se ressentem do desaparecimento de suas referências e passam a criar as suas próprias estratégias para se reinventar. Ao processar as mudanças naquele espaço processa-se também a perda de antigas referências físicas para aquela comunidade; lugares de memórias desaparecem e com eles memórias começam a ser apagadas. Se as memórias do passado, o desejo por viver em conjunto e a perpetuação da herança são elementos constitutivos da identidade de qualquer grupo, como afirma Reznik, a perda desses elementos acaba por se constituir em alteração desta mesma identidade.

A decadência do sal anuncia pois, não apenas uma mudança no espaço urbano e na paisagem local com o fim dos moinhos, das quadras e das pirâmides de sal; ela significa uma mudança nas identidades ali constituídas. Apesar disso e no que pese o fato dessas mudanças não ocorrerem sem traumas, percebe-se que a velocidade do processo não permite muito tempo para lamentações e o discurso oficial de uma “vocação natural” para o turismo   rapidamente assimilado por grande parte da popula o local. Uma postura bastante pragmática leva antigos moradores – seja a elite econômica e política local, sejam os pescadores e os trabalhadores das salinas – a buscar alternativas de sobrevivência face   nova realidade estabelecida e a repensar suas próprias identidades. O fim do sal, na verdade, marca apenas o início de uma nova era.

1.3 Aspectos físicos e a forma o do território.

Cabo Frio   um município fluminense localizado a leste do Estado do Rio de Janeiro – 22 52’46’’ de latitude Sul e 42 01’07’’ de longitude oeste – na mesorregião das Baixadas Litorâneas que engloba a microrregião dos Lagos. Com altitude média de apenas 4 metros com rela o ao nível do mar²⁵, o município possui hoje uma área territorial de 400.693 quil metros quadrados e faz divisa com os seguintes municípios: a oeste com Araruama e São Pedro da Aldeia, ao norte com Casemiro de Abreu, ao sul com Arraial do Cabo e a leste com o município de Arma o dos Búzios e o Oceano Atlântico.

²⁴ O choque entre a tradi o local e as transforma es que se processam no município foram registradas, dentre outras formas, através do filme “Arraial do Cabo”, uma produ o da Saga Filmes no ano de 1959, do diretor Paulo César Sarraceni e co-dire o de Mário Carneiro. Esse filme foi utilizado por nós como fonte para analisar o impacto da instala o da Companhia Nacional de álcalis sobre o modo de vida da região.

²⁵ Disponível em <<http://www.cabofrio.rj.gov.br/Historia.asp#InfoGe0>> Acesso em 03 de abril de 2010.

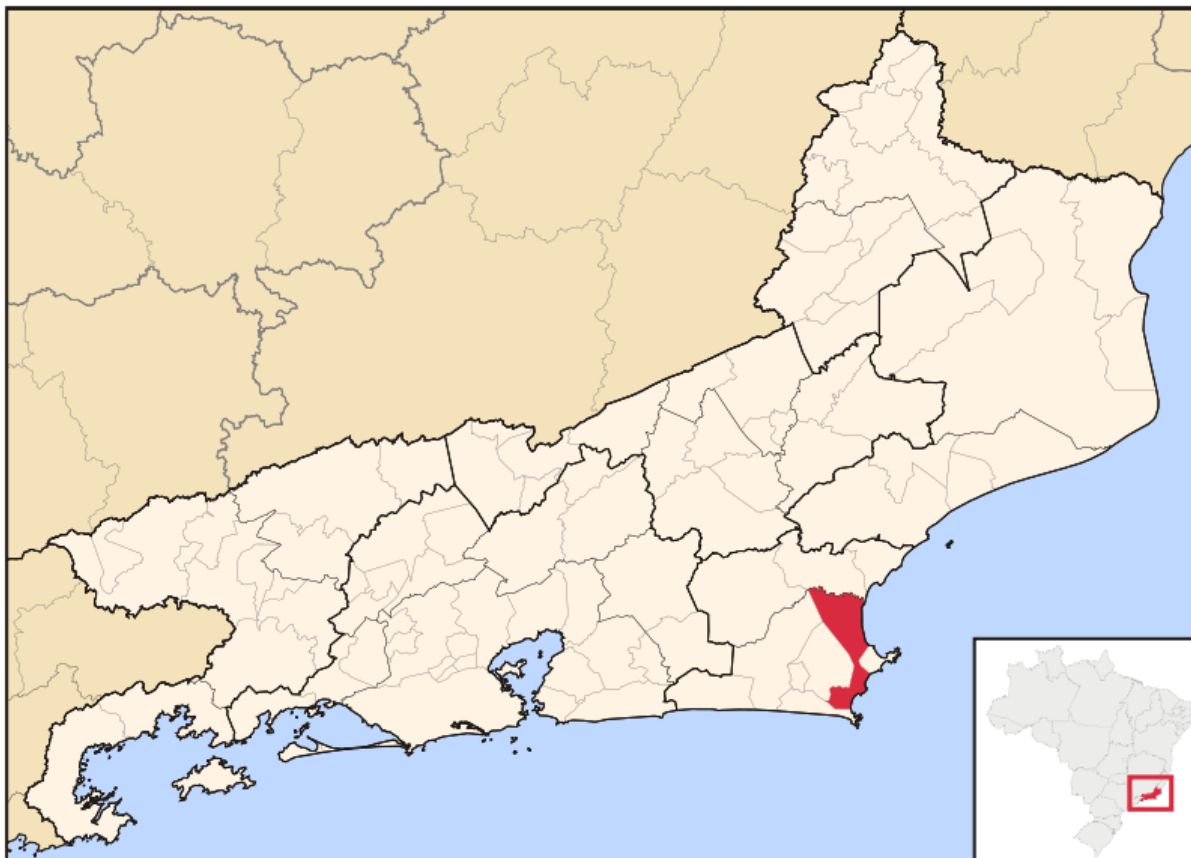


Figura 1 - Mapa político do Rio de Janeiro. O município de Cabo Frio aparece destacado em vermelho, com sua dimensão atual.²⁶

Além do Oceano Atlântico o município de Cabo Frio também é banhado pela Lagoa de Araruama com quem guarda estreita relação. A Lagoa de Araruama se estende por seis municípios: Araruama, Saquarema, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia, Arraial do Cabo e Cabo Frio. A ligação da lagoa com o mar se dá através do canal do Itajuru, que corta o município de Cabo Frio.

A lagoa é, na verdade, uma laguna e é exatamente a ligação proporcionada pelo canal do Itajuru que dá a ela esse caráter. Sendo o maior sistema lagunar hipersalino do mundo²⁷, a Lagoa de Araruama desempenhou para Cabo Frio e para a região como um todo, um papel de fundamental importância, tanto no passado – com a produção de sal, pescado e calcário – quanto no presente, quando a economia passou a se voltar para o turismo.

²⁶ Disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:RiodeJaneiro_Municip_CaboFrio.svg> Acesso em 03 de abril de 2010.

²⁷ BIDEGAIN, Paulo. Lagoa de Araruama: Perfil ambiental do maior ecossistema lagunar hipersalino do mundo. Rio de Janeiro: Semads, 2002.



Figura 2 - Foto de satélite mostrando toda a extensão da Lagoa de Araruama. As duas setas à esquerda mostram a faixa de restinga que vai desde a Praia Grande em Arraial do Cabo até Saquarema.²⁸ A ilha que aparece entre a seta da direita e as duas setas da esquerda é a ilha do Cabo Frio, importante ponto de referência para a navegação que marca o local onde a costa brasileira muda de sentido.

Ao longo de sua história o território cabofriense sofreu uma série de mudanças físicas que redefiniram a sua dimensão e, conseqüentemente também, as relações que dentro deste espaço se estabeleceram.

Considerando-se que a cidade²⁹ carrega com orgulho o fato de ter sido um dos primeiros pontos do território brasileiro a ser identificado e ocupado, de aqui ter sido instalada a primeira feitoria do Brasil³⁰ e, principalmente, o fato de considerarmos importante conhecer os sucessivos desmembramentos sofridos pelo território ao longo do tempo para que possamos entender os processos que nos são caros nas análises aqui presentes, buscamos historicizar como este processo se deu.

²⁸ Disponível em <http://2.bp.blogspot.com/_glyLfBk9Cic/SX-wEuzKQ-I/AAAAAAAAAGak/L1rNrTxUvI0/s1600h/araruama.jpg> Acesso em 03 de abril de 2010.

²⁹ A cidade aqui, neste momento, está sendo entendida como o poder público municipal, é ele quem faz do fato em questão, aqui apresentado, um acontecimento monumental, é ele o primeiro a explorar as possibilidades advindas daí, inclusive, registrando este fato no brasão como marca indelével do município. Ver o brasão do município no anexo B deste trabalho.

³⁰ A instalação da primeira feitoria, bem como a própria chegada de Vespúcio (se, quando e onde de fato ocorreu) ainda carecem de dados que as confirme. Contudo, isso não impede que este fato seja propagandeado e explorado por aqueles que hoje, de alguma forma, estabelecem com o turismo algum tipo de relação – seja o poder público, a iniciativa privada ou, ainda, o cidadão comum. Sobre as críticas feitas às viagens de Vespúcio ver, entre outros, Jaime Cortesão, História dos Descobrimientos Portugueses.

1.4 Literatura Memorialista, História Oral e outras fontes para uma história de Cabo Frio.

Com efeito, tanto as descrições que apresentam Cabo Frio como um território gigantesco, quanto o processo que produziu o desmembramento desse território são ambos apropriados, sobretudo, mas não unicamente, pela literatura memorialista local³¹ como sendo algo que remete a um passado glorioso ou que apresenta o município como uma espécie de cidade-mãe da qual todas as demais cidades da região não apenas teriam surgido, mas seriam de alguma forma, tributárias.

“(…) Como vimos, cabo-frienses, a jurisdição de nossa terra era extensa, e aquele senhor d’Asseca negociou, nos idos tempos, cinco léguas de terras de nossa comarca. Pouco a pouco fomos perdendo esse vasto território, muitas vezes, por falta de um governo forte, cercado de historiadores e de zeladores pelo nosso Patrimônio, e também por falta de uma consciência social abrangente a todos os distritos.”³²

Reznik chama a atenção para este tipo de atitude na qual o autor supervaloriza os aspectos locais e nos mostra o quanto é comum depararmos com textos assim. Segundo o autor há duas grandes tendências quando trabalhamos com a História Regional “(…) A segunda tendência é a colocação em evidência do local, como se ali fossem experimentados processos ou ocorrido acontecimentos da mais alta relevância”.³³

Ainda que o autor esteja se referindo a obras de historiografia – e o exemplo em questão seja uma obra memorialista – a ressalva procede; até porque parte significativa da literatura memorialista local é aqui utilizada por nós como fonte³⁴. No que pese o fato da tendência citada por Reznik ser bastante comum quando nos referimos à literatura memorialista cabofriense, esta não é por isso invalidada, nem o autor sugere isso, cabe a nós fazermos a devida crítica quando a utilizamos como fonte. Nesse sentido, tanto a bibliografia memorialista como obras de cunho poético serviram-nos de fonte e, no que muito nos interessa, vieram em auxílio da memória criando o suporte necessário sobre o qual se estabelece uma determinada identidade. Neste trabalho nos valem de ambas, além de utilizarmos também as fontes orais e demais fontes documentais. Vale ressaltar a afirmação

³¹ Ver entre outros TORREANO. A feitoria de Vespúcio na boca da Barra de Cabo Frio; SILVEIRA, Luiz Carlos da Cunha. O outro Cabo Frio. Cabo Frio/RJ: Prefeitura de Cabo Frio, 2006.

³² TORREANO. A feitoria de Vespúcio na boca da Barra de Cabo Frio. pp. 14-15

³³ REZNIK, Luiz. Qual o lugar da história local?

³⁴ Apesar dessa literatura memorialista não possuir o rigor metodológico da História acadêmica, grande parcela dela é fruto de extensa pesquisa arquivística e, por outro lado, ainda expressa uma memória local que de outra forma não teria sido preservada.

de Alistair Thomson que diz: “O novo cânon (*critérios estabelecidos por manuais de história oral*) forneceu indicadores úteis para interpretar memórias e combiná-las com outras fontes históricas, a fim de descobrir o que ocorreu no passado”,³⁵ enquanto Alfredo Bosi afirma:

“Muito antes de se pensar em história quantitativa o poeta Gregório de Matos, em um ardido soneto barroco que dedicou à cidade da Bahia nos fins do século XVII, falava em *maquina mercante*, à letra, nau de mercadorias, expressão que se poderia, por metonímia, estender a toda a engrenagem comercial vigente na Colônia.”³⁶

É fundamental ressaltar a importância dos depoimentos colhidos e das fontes escolhidas para a realização deste trabalho. Mesmo que a literatura (memorialista ou não) e a História Oral já desfrutem hoje de reconhecimento e respeito no meio historiográfico, ainda há quem duvide das suas potencialidades. Paul Thompson deixa claro a importância da História Oral como recurso, sobretudo, mas não somente, onde não há outras fontes.

“ (...) O mesmo tipo de argumento em favor do valor da evidência oral em relação a documentos aplica-se a outras atividades econômicas. Assim, a vasta biografia social e industrial de Henry Ford, sua empresa e a indústria automobilística, escrita por Allan Nevins, demonstra como a evidência oral pode expor, com muito mais clareza do que documentos, os métodos de trabalho de um grande inovador. E quanto ao nosso *Living the Fishing* (1983) – a respeito de uma atividade em que predominam as pequenas empresas e o trabalho sazonal – o processo de entrevistas mostrou ser o modo mais rápido de construir um esboço de história econômica local de cada comunidade e de cada empresa familiar, e também nos ajudou a perceber alguns dos erros das abundantes documentação e estatística governamentais (...).”³⁷

Thompson também afirma que “Toda fonte histórica derivada da percepção humana é subjetiva, mas apenas a fonte oral permite-nos desafiar essa subjetividade: descolar as camadas de memória, cavar fundo em suas sombras, na expectativa de atingir a verdade oculta.”³⁸ A memória da cidade é uma fonte privilegiada para este trabalho, seja a memória oral, iconográfica ou aquela que foi registrada por seus memorialistas. Alba Olmi ao analisar o papel da memória ressalta o caráter que essa pode assumir, o seu amplo espectro e a importância dela na nossa sociedade,

“No entanto, embora profundamente ligado à sociedade oral, o problema da memória continua vivo também na idade da escrita, quando encontra uma colocação institucional bem definida. De Aristóteles a Cícero e Quintiliano, a arte da memória torna-se parte da técnica retórica. De fato, nas ‘três leis associativas’ formuladas por Aristóteles: por semelhança; por

³⁵ THOMSON, Alistair; FRISCH, Michael e HAMILTON, Paula. Os debates sobre memória e história: alguns aspectos internacionais. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.). Usos e abusos da História Oral. Rio de Janeiro: ed. FGV, 2006. p.67.

³⁶ BOSI, Alfredo. *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p.26.

³⁷ THOMPSON, Paul. *A voz do passado: história oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. pp. 105-107.

³⁸ THOMPSON, Paul. op. cit. p. 197.

contraste; por vivência, observa-se a dimensão criativa da memória que vai muito além do armazenamento de dados. Nas leis associativas de Aristóteles, já podemos reconhecer, *in nuce*, os dois modelos que Roman Jakobson, no século XX, identificaria como sendo constitutivos das duas figuras retóricas essenciais: a metáfora (associação por semelhança ou diferença) e a metonímia (associação por contiguidade).”³⁹

Teixeira e Sousa⁴⁰, poeta e romancista cabofriense é citado por diversos memorialistas da cidade, seja para exaltar a grandeza da cidade refletida em sua obra ou para utilizá-lo como fonte em suas argumentações. Entre tantos outros se destacam Torreano,⁴¹ que ‘o apresenta aos cabofrienses’⁴²; Humberto Lage⁴³ que o exalta; Demócrito Azevedo que, na reedição promovida pela prefeitura de Cabo Frio de “O filho do pescador”⁴⁴, faz uma belíssima e acurada introdução deste autor e Pedro Guedes Alcoforado⁴⁵ que afirma que existem cinco versões do Auto de fundação da cidade de Cabo Frio, uma delas de autoria de Teixeira e Sousa em “Os três dias de um noivado”. Sousa nesse romance acaba por fazer também ricas descrições que deixam entrever a relação de afetividade e pertença estabelecida entre ele e sua terra natal. Nesse sentido seu romance assume também um caráter memorialista que preserva e exalta o seu local de origem.

Para o nosso intuito – descrever o território – interessa a descrição da extensão desse feita pelo poeta e romancista nesta última obra citada. Diz Sousa:

“Leitor, si por ventura viajardes algum dia á pequena cidade de Cabo-Frio, a uma legoa, pouco mais ou menos de distancia della para parte occidental, achareis o pequeno bosque chamado – Capão – das Laranjeiras – onde notareis algumas destas arvores, que vos atestarão a sua antiguidade. (...) Distante deste logar nove, ou dez léguas, talvez caminhando para o occidente, parae sobre a praia do oceano, no logar chamado – Itauna – Ahi cruzae os braços: sobre vós há um céu puro, vós o sabeis, o céu do Brasil; com a frente para o rochedo da Itauna, ante vossos olhos vereis esse quadro immenso do oceano, que ondulado sobre si próprio vem quebrar seu iroso respirar nessa arenosa praia junto de vossos pés; alongae então a vista por sobre esse immenso plano, ella se perde ávida, e desconsolada nesse longínquo horizonte cheio de melancholia! Sobre vossas costas há um terreno coberto de fugitivas arvores, relíquias desses virginaes sertões, doaçaõ primitiva da natureza agreste, desde seus dias infantis até o século das grandes profanações humanas, isto é, o século XVI! Á vossa esquerda se desdobra uma praia nua, sobre a qual por espaço de onze, ou doze legoas o vento remove em suas turbulentas azas medas de finíssima área tão branca, como a ligeira espuma com que o mar deixa fimbrada a rocha da Itauna: e no fim deste despido espaço lá se

³⁹ OLMÍ, Alba. Memória e memórias: dimensões e perspectivas da literatura memorialista. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2006. pp. 29-30.

⁴⁰ Antônio Gonçalves Teixeira e Souza “pai do romance brasileiro”.

⁴¹ Torreano é o nome pelo qual era conhecido e pelo qual Gildo Torres assinava as suas obras. As obras dele, consultadas para este trabalho, não contém informações sobre a edição.

⁴² O primeiro livro de Torreano é “O pai do romance brasileiro”, onde o autor faz um levantamento do trabalho e constrói um perfil de Teixeira e Souza.

⁴³ Teixeira e Souza é exaltado por Lage no prefácio que esse faz ao segundo livro de Torreano “A feitoria de Vespúcio na boca da barra de Cabo Frio”.

⁴⁴ Obra de Teixeira e Souza considerada o primeiro romance brasileiro.

⁴⁵ ALCOFORADO, Pedro Guedes. O Sal Fluminense. Niterói: Serviço Technico de Publicidade, 1936. pp. 22-23.

alevantam, as vezes carregadas de pluviosas nuvens, as serras, que põe remate ao Cabo-Frio”.⁴⁶

O autor deixa transparecer em seu texto toda a relação de afetividade que nutre pela sua região e por sua cidade. Essa mesma sensação é compartilhada por Torreano e por tantos outros como já foi dito aqui. Contudo, se um encontra-se livre para exprimir esta afetividade e a sua identidade com o gigantismo e beleza de sua terra, o(s) outro(s) se enquadra(m) na advertência feita por Reznik. Feita a ressalva continuamos em busca da formação do território cabofriense ressaltando a importância para nós da literatura memorialista que, a exemplo de Sousa – que faz em seu poema uma descrição que se aproxima de forma significativa dos limites que a Capitania de Cabo Frio possuía à época – traz contribuições fundamentais para este nosso trabalho.

1.5 O processo de fragmentação do território e redefinição de limites.

De acordo com a descrição presente no Atlas do Império do Brazil, editado em 1868, temos que:

“(…) A circumscrição que constitue hoje a Provincia do Rio de Janeiro, compõe-se de territórios pertencentes às antigas Capitánias doadas a Martim Affonso de Souza, a João Gomes Leitão com Gil de Goes da Silveira, e a Pedro de Goes; a saber: S. Vicente, Cabo Frio, e S. Thomé ou Parahyba do Sul.

A parte pertencente a Martim Affonso de Souza alcançava a Ponta Negra; a de João Gomes Leitão, era todo o espaço entre a Ponta Negra ou Eritiba, e a fóz do rio Macahé, e a de Pedro de Góes, seguia até a *enseada* ou *baixos* dos Pargos.

A Capitania de Cabo Frio foi reconquistada aos Holandezes em 1615, sendo o director da empresa Constantino Menelás, Governador do Rio de Janeiro, o qual depois de fundar a povoação de Cabo Frio com a prerogativa de cidade, deixou por Capitão mor a Estevão Gomes.

Os limites dessa Capitania se estendião a principio para o Norte até S. Catharina das Mós. Posteriormente pela nova doação da Capitania da Parahyba do Sul, forão os seus marcos fixados em Carapebús, e por ultimo na fóz do rio Macahé pela fronteira oriental.

Pela occidental alcançava a Ponta Negra como já vimos, com uma extensão de 29 leguas.

A Capitania de Cabo Frio havendo sido governada por sete Capitães-móres até 1745, cessou de existir em 30 de Outubro de 1749.

Entretanto cumpre declara-lo, nunca vimos a Carta Regia ou Alvará decretando a doação, em prejuízo do primeiro Donatario Martim Affonso de Souza (...)

Depois dessa segregação ficou a Capitania do Rio de Janeiro reduzida á um diminuto território, entre as serras do Paraty e da Mantiqueira à Ponta Negra; alcançando a fóz do rio Macahé pela incorporação da Capitania de Cabo Frio em 1749.

Mas neste século pelo Decreto de 14 de Março de 1813 lançou os seus limites até rio Furado, e pela Carta de Lei de 9 de Agosto de 1832, incorporou ao seu território toda a antiga Capitania de S. Thomé ou Parahyba do Sul, como já havia feito com a de Cabo Frio em 1749.⁴⁷

⁴⁶ SOUSA, Antonio Gonsalves Teixeira e. Os três dias de um noivado. Rio de Janeiro: Typographia Imparcial de Paula Brito, 1844. pp. xxii-xxiv. Foi mantida a grafia original do texto. Disponível em: <<http://books.google.com.br/books>> Acesso em 24/08/2010 às 00:29h.

⁴⁷ ALMEIDA, Candido Mendes de. Atlas do Império do Brazil: compreendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiasticas, eleitoraes e judiciárias. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico, 1868. p. 19.

Portanto, para ciência da dimensão que possuía 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. Não havendo aí, evidentemente, nenhum privilégio por tais dimensões como supõe o memorialista⁴⁸. 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 central⁴⁹. Aqui é necessário fazer um parêntese e ressaltar a importância desse processo dentro de um contexto mais amplo. Segundo Fridman “para se entender a história de um país é preciso acompanhar a formação de seu território, desde as unidades mais modestas - arraiais, aldeias, povoados e freguesias - até as vastas extensões que acabam por delimitar as fronteiras”⁵⁰. Ainda que este trabalho não busque entender a História do país, mas sim, num primeiro momento, apenas um período da História Local, o processo de formação do seu território faz-se necessário da mesma forma, até porque esta não tem como ser entendida descolada daquela. Nesse sentido o uso de diferentes escalas de observação, na análise das variáveis presentes que permitam entender a relação estabelecida entre a região por nós estudada e a macroestrutura, é fundamental. Revel afirma que

“(…) não basta que o historiador retome a linguagem dos atores que estuda, mas que faça dela o indício de um trabalho ao mesmo tempo mais amplo e mais profundo: o de construção de identidades sociais plurais e plásticas que se opera por meio de uma rede cerrada de relações (de concorrência, de solidariedade, de aliança etc.). A complexidade das operações de análise requeridas por esse tipo de abordagem impõe de fato um encolhimento do campo de observação. (...) Não existe portanto hiato, menos ainda oposição, entre história local e história global. O que a experiência de um indivíduo, de um grupo, de um espaço permite perceber é uma modulação particular da história global (...) uma versão diferente.”⁵¹

Entender o processo que vai redefinir as dimensões dessas jurisdições contudo, não é tarefa fácil. Fridman aponta essa dificuldade no que se refere “ao papel que as freguesias exerceram na produção da rede urbana e à multiplicação de seu número e de seu patrimônio

⁴⁸ Ver notas 31 e 32.

⁴⁹ Ver FRIDMAN, Fania e CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. Projetos territoriais para o Império brasileiro: o caso da província fluminense. In: Revista PRAIAVERMELHA. Rio de Janeiro: v. 20, n. 1. p. 157-168. jan-jun 2010.

⁵⁰ FRIDMAN, Fania. Freguesias do Rio de Janeiro ao final do século XVIII. In: Mneme – Revista de Humanidades. UFRN. Caicó (RN), v. 9. n. 24, set/out. 2008.

⁵¹ REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. In: _____. Jogos de escalas: a experiência da microanálise. Rio de Janeiro: ed. Fundação Getúlio Vargas, 1998. p. 25 e p.28.

fundiário”, ainda segundo a autora a “problemática refere-se à política territorial delineando cristalizações que foram partidas (ou não) no decorrer do século XIX quando da instauração do Estado Nacional, da privatização do solo e das estratégias dos novos atores que surgiram na cena social”.⁵² A disputa política entre liberais e conservadores (luzias e saquaremas) é o cenário sobre o qual o território no Império é redefinido e com ele o território cabofriense dentro da província fluminense. Aqui a pesquisa empreendida por Fridman⁵³ mostra-se de fundamental importância e nos ajuda a entender o processo de fragmentação do território da antiga capitania de Cabo Frio, até a cidade atingir os limites com os quais este trabalho desenvolve a sua análise⁵⁴, enquanto parte de um processo que envolve toda a província fluminense. Nas palavras de Fridman e Chrysostomo temos que,

“As estruturas organizacionais montadas pelo Estado representariam, ao nível do discurso, os cidadãos com a sua história, atividades e objetivos. Verificamos que as mudanças na ordem administrativa e de governo da Província Fluminense refletiram as disputas de poder entre as concepções liberais e conservadoras. A multiplicação de vilas e comarcas acompanhou a centralização e foi também resultado dos embates entre os agentes locais e regionais pelo domínio do território, revelando desdobramentos no arranjo espacial fluminense. A produção de diferentes espaços é resultado de um processo onde estão presentes instituições do Estado atuando em diversos níveis e escalas. Partindo-se do princípio que as políticas públicas criam novas localizações fica clara a correlação de forças sociais que definiram, ao longo da história do império, as diferentes formas e funções adquiridas pelas regiões.”⁵⁵

“Na segunda metade do século [XVIII] mais povoações foram elevadas a paróquia [entre elas] Nossa Senhora de Nazaré orago de Saquarema [e] São Sebastião orago de Araruama”.⁵⁶ Darcy Bravo,⁵⁷ na vasta pesquisa que realizou, frisa em seu texto o Alvará de 12 de janeiro de 1755 que elevou Saquarema à categoria de Freguesia, já a freguesia de São Sebastião de Araruama é criada em 10 de janeiro de 1799⁵⁸. No século XIX essas duas freguesias são elevadas à categoria de Vila, mas a situação de ambas não se mostra das mais estáveis,⁵⁹ o que acabou sendo responsável pela alternância da sede do município entre as

⁵² FRIDMAN, Fania. Freguesias do Rio de Janeiro ao final do século XVIII. In: Mneme – Revista de Humanidades. UFRN. Caicó (RN), v. 9. n. 24, set/out. 2008.

⁵³ A pesquisa em questão a que os textos aqui utilizados estão vinculados é "Espaço e plano: capítulos da urbanização fluminense" desenvolvida no Grupo de Estudos do Território e de História Urbana (Gesthu/Ippur/Ufrj) coordenado pela professora Fania Fridman.

⁵⁴ Ver mapa com os limites que o município possuía no período por nós estudado no anexo C deste trabalho.

⁵⁵ Ver FRIDMAN, Fania e CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. Projetos territoriais para o Império brasileiro: o caso da província fluminense. In: Revista PRAIAVERMELHA. Rio de Janeiro: v. 20, n. 1. p. 157-168. jan-jun 2010.

⁵⁶ FRIDMAN, Fania. Freguesias do Rio de Janeiro ao final do século XVIII. op. cit.

⁵⁷ BRAVO, Darcy. Minha Terra Saquarema, p. 16. Darcy Bravo é autor de uma das mais primorosas obras memorialistas de toda a região, infelizmente, como muitas obras memorialistas, esta não possui dados sobre a sua publicação e carece de citações que indiquem a totalidade de suas fontes.

⁵⁸ Sinopse estatística do município de Araruama. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948. p. 3.

⁵⁹ Havia vários motivos para isso, Fridman aponta como um fator importante para dar estabilidade social a um determinado local a presença de um convento, pois o mesmo “dava prestígio e facilitava a promoção de um povoado à vila ou de vila à cidade”. Ver nota de número 5 In Fridman, 2008.

duas. Tal alternância é descrita tanto na Sinopse Estatística do Município de Araruama, quanto na obra de Bravo.

A lei nº238 de 8 de maio de 1841, sancionada pelo Visconde de Baependy – vice presidente da província do Rio de Janeiro – criou a Vila de Saquarema, diz a lei:

“Art. 1º – Fica criada uma vila no Arraial denominado N. Senhora de Nazaré de Saquarema, conservando o mesmo título. A nova vila ficará pertencendo à Comarca de Cabo Frio.

Art. 2º – A nova Vila compreende toda a freguesia de Nossa Senhora de Nazaré de Saquarema, e a parte da de São Sebastião de Araruama, (...).

Art. 3º – Esta Lei não se porá em vigor senão depois que os moradores d’aquela lugar tiverem concluído uma casa própria para as sessões da Câmara Municipal, e do Juri e audiências dos magistrados, e uma cadeia para presos do município, como se comprometerão pela sua representação”.⁶⁰

A Câmara Municipal foi instalada a 3 de outubro de 1841. Contudo, em 6 de fevereiro de 1859, o Decreto nº 1128 mudava a sede da Vila para Araruama.

“Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléia Legislativa provincial decretou e eu sancionei a resolução seguinte: - Art. Único – A Sede da Vila do Município de Saquarema, fica TRANSFERIDA para o lugar de Mataruna, na freguesia de São Sebastião de Araruama, elevando à categoria de Vila, com a denominação de Vila de Araruama, a qual será instalada logo [que] os habitantes da localidade apresentarem casas preparadas e mobiliadas à sua custa para sessões da Câmara Municipal e do júri, revogadas as disposições em contrário.”⁶¹

A Vila de Saquarema só foi restaurada em 24 de julho de 1860, através do Decreto nº 1180 que redefiniu os limites entre Saquarema e Araruama. Havia ainda a freguesia de São Vicente de Paulo que, a partir da restauração da Vila de Saquarema, foi desanexada de Cabo Frio e passou a fazer parte de Araruama que, em 1890, foi elevada à categoria de cidade.⁶²

Já a antiga Aldeia de São Pedro de Cabo Frio, fundada em 16 de maio de 1617, um ano e meio após a fundação da cidade de Cabo Frio – como forma de apascentar os índios da região que haviam sobrevivido – é elevada à condição de freguesia através do Alvará expedido em 22 de dezembro de 1795⁶³. Segundo Fridman, a partir das reformas pombalinas diversas aldeias foram transformadas em matrizes, é o caso da Aldeia de São Pedro de Cabo Frio⁶⁴. Contudo, assim como Saquarema e Araruama, São Pedro da Aldeia experimentou uma grande instabilidade política com o município sendo criado e extinto (reanexado a Cabo Frio).

⁶⁰ BRAVO, Darcy. Minha Terra Saquarema, p. 16.

⁶¹ BRAVO, Darcy. op. cit. p. 20.

⁶² Sinopse estatística do município de São Pedro da Aldeia. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948. p. 4.

⁶³ Sinopse estatística do município de São Pedro da Aldeia. op. cit. p. 3.

⁶⁴ Ver Fridman 2008 e 2010, p. 259. Ver também a Sinopse Estatística do Município de São Pedro da Aldeia editado pelo IBGE em 1948.

Em 10 de setembro de 1890 foi criada a Vila de Sapatiba através do Decreto nº 118. São Pedro da Aldeia veio a adquirir foros de cidade a partir de 27 de dezembro de 1929 em consequência da Lei estadual nº 2.335.⁶⁵

Sem dúvida a proximidade de Cabo Frio como principal centro político e econômico da região foi crucial para as dificuldades enfrentadas por Saquarema, Araruama e São Pedro da Aldeia até esses se estabelecerem como municípios. Ainda que até aquele momento Cabo Frio não tivesse grande expressão econômica⁶⁶, deveria ter alguma influência, posto que fosse uma das duas únicas cidades existentes na província fluminense até as três primeiras décadas do século XIX, a outra era o Rio de Janeiro.⁶⁷ Já a indústria do sal e por extensão a influência política e econômica dos salineiros da região era, até então, muito pequena se compararmos à força dos cafeicultores do Vale do Paraíba. A extração de sal como atividade econômica significativa, só tem início em 1824 com a concessão de Sua Majestade – o Imperador D. Pedro I – a Luis Lindenberg “de meia légua de terra devoluta entre a lagoa de Araruama e a Restinga de Cabo Frio, a fim de estabelecer uma Salina”⁶⁸ e só no final do século XIX, na virada para o XX, o sal passa a ter uma maior expressão econômica. José Marcelo Giffoni afirma que

“Dentro dessa região, o sal (sua produção e comércio) abrange e estimula todo um universo de relações que transcende o espaço geográfico de sua produção. Traz consigo mudanças e conflitos. Um quadro da restinga bem diverso do pintado por outros autores que não a consideram um espaço importante economicamente até o início do século XX, época em que ocorre um ‘boom’ salineiro. (...) em 1901, se obteve um tipo de lama impermeável, possibilitando um aumento considerável da área salineira da região.”⁶⁹

Voltaremos ao sal mais à frente, partindo desse ponto em que a indústria começa a ter maior desenvolvimento, importância econômica e influência política. Quanto ao processo que vai delimitar o espaço físico do município de Cabo Frio, já no século XX, sabemos que a sua formação territorial teria se dado da seguinte forma⁷⁰.

⁶⁵ Sinopse estatística do município de São Pedro da Aldeia – Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948. p. 4.

⁶⁶ Fridman e Chrysostomo afirmam que “De acordo com o que foi priorizado, pode-se perceber que a Província era pensada em termos transversais ao rio Paraíba do Sul, demonstrando a força dos senhores de engenho e dos cafeicultores” (CHRYSOSTOMO, 2006). APUD FRIDMAN, Fania e CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. Projetos territoriais para o Império brasileiro: o caso da província fluminense. In: Revista PRAIAVERMELHA, op. cit. p. 164.

⁶⁷ FRIDMAN, Fania e CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. Projetos territoriais para o Império brasileiro: o caso da província fluminense. op. cit. p. 162.

⁶⁸ LINDENBERG, Augusto. Luis Lindenberg: sua vida, sua descendência. São Paulo, 1968. p. 15 APUD GIFFONI, José Marcelo. Sal: um outro tempero ao Império (1801-1850). Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2000. p. 48.

⁶⁹ GIFFONI, José Marcelo. op. cit. p. 28 e 57. A lama impermeável a que Giffoni se refere é a tabatinga, uma argila típica da restinga da região.

⁷⁰ Os decretos aqui presentes foram transcritos da Sinopse Estatística do município de Cabo Frio. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948.

A fundação da cidade data de 13 de novembro de 1615, quando é comemorado o seu aniversário, sendo a instalação do Município datada de 15 de agosto de 1616. Posteriormente por alvará de 1678 foi criado o distrito de Cabo Frio tendo essa categoria sido confirmada pelos decretos estaduais nº 1, de 08 de maio e 1-A de 03 de junho de 1892. Esses mesmos decretos criaram o distrito de Araçá que foi anexado ao município de Cabo Frio. Somente em 1924 são criados os distritos de Arraial do Cabo e Saco Fora⁷¹, sendo que a divisão administrativa referente ao ano de 1933 estabelecia que o município era constituído de 4 distritos, sendo eles Cabo Frio (sede), Araçá, Arraial do Cabo e Saco Fora. Essa divisão e denominação permaneceram até 1938, quando foi alterado o nome do distrito de Saco Fora para *Saco de Fora*⁷². Em 15 de dezembro de 1938 o distrito de Saco de Fora passou a ser denominado Armação dos Búzios e o distrito de Araçá passou a ser denominado Campos Novos⁷³. Segundo o site do IBGE⁷⁴, ‘no quadro fixado para vigorar no período de 1939-1943, o município de Cabo Frio era constituído de quatro distritos’: Cabo Frio, Armação dos Búzios, Arraial do Cabo e Campos Novos. Em 31 de dezembro de 1943, o distrito de Campos Novos passou a ser denominado Tamoios⁷⁵ e a divisão territorial datada de 1º de julho de 1960 registra essa mudança de nome.

Essa divisão permaneceu até 13 de maio de 1985 quando o município de Cabo Frio foi desmembrado e o distrito de Arraial do Cabo foi elevado à categoria de município⁷⁶. O município de Cabo Frio passou então a ser constituído por apenas três distritos. Em 28 de dezembro de 1995 houve novo desmembramento e o distrito de Armação dos Búzios também se emancipou sendo elevado à categoria de município através da lei estadual nº 249. Desde então o município de Cabo Frio passou a ser constituído de apenas dois distritos: Cabo Frio (distrito sede) e Tamoios (2º distrito). Tal constituição aparece em divisão territorial datada de 15 de novembro de 1997 e permanece até hoje.

Dentre as muitas mudanças sofridas pelo município ao longo do tempo as que mais chamam a nossa atenção e que apontam para conseqüências diretas à implantação do turismo como principal atividade econômica em Cabo Frio, estão as emancipações de Arraial do Cabo e Armação dos Búzios.

As questões políticas e econômicas que levaram à emancipação dos antigos distritos cabofrienses não serão aqui analisadas, ao menos diretamente. Contudo, é interessante notar

⁷¹ Esses distritos são criados pela lei estadual de nº 1816 de 28 de janeiro de 1924.

⁷² Essa mudança foi feita através do decreto-lei estadual de nº 392-A de 31 de março de 1938.

⁷³ Decreto estadual nº 641 de 15 de dezembro de 1938.

⁷⁴ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>> Acesso em 23/08/2010 às 22:15h.

⁷⁵ Decreto-lei estadual nº 1056 de 31 de dezembro de 1943.

⁷⁶ Lei estadual nº 839 de 13 de maio de 1985. Tanto a emancipação de Arraial do Cabo quanto a de Armação dos Búzios se inserem num período posterior a que esta pesquisa alcança.

as conseqüências dessa emancipação para a economia do município de Cabo Frio no momento em que o turismo começava a se firmar como principal atividade econômica da região (final da década de 1970, início dos anos 80).⁷⁷

1.6 Breve Histórico das Atividades Econômicas em Cabo Frio.

Do ponto de vista econômico diversas foram as atividades realizadas em Cabo Frio desde a fundação do município e mesmo antes disso. A importância da região fez com que Cabo Frio assumisse um papel de destaque desde o início da colonização portuguesa na América, “em função da sua localização estratégica (posição geográfica saliente) e da sua enorme reserva de pau-brasil”⁷⁸. A extração da madeira e a posição estratégica não foram, contudo, as únicas marcas da região no cenário colonial. Um outro elemento logo se fez presente de forma muito mais determinante para os destinos da região desde o seu início – o sal – esse seria o responsável por boa parte da economia cabofriense não só durante a Colônia, mas principalmente, se estabelecendo como indústria durante o Império⁷⁹ e se consolidando como principal atividade econômica da região no período republicano, até a década de 1970. Ressalte-se que o estabelecimento da indústria salineira, como tal, só foi possível a partir de 1801 em função do fim do estaque do sal⁸⁰, que se inseriu num conjunto de mudanças mais amplas ocorridas no Reino e na administração colonial brasileira:

(...) Neste particular ocorreram inovações, já na virada do século XIX, como a eliminação dos monopólios sobre o sal e a pesca da baleia, fixando-se compensatoriamente os impostos de saída do reino (sal exportado para o Brasil) e de saída do Brasil (salinas de Pernambuco, Cabo

⁷⁷ O turismo vai assumir o papel de principal atividade econômica da região apenas nos anos 80. Contudo, o ponto que marca simbolicamente a transição da indústria salineira para a atividade turística se dá antes disso. Ele será objeto de análise nos próximos capítulos deste trabalho.

⁷⁸ A importância da posição geográfica de Cabo Frio e a exploração do pau-brasil são citadas e analisadas por diversos autores. Ver, entre outros, LAMEGO, Alberto Ribeiro. O homem e a restinga. Rio de Janeiro: ed. Lidor, 1ª ed., 1946. pp. 76-79 (edição fac-similar do IBGE, 2007); ALCOFORADO, Pedro G. O Sal Fluminense. Rio de Janeiro, Serviço Téc. de Publicidade, 1936 p. 17 e SOUSA, Gabriel Soares de. Tratado descritivo do Brasil em 1587, pp. 80-82. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?id=wWYCAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=inauthor:%22Gabriel+Soares+de+So+usa%22&hl=pt-BR&ei=D_y0TJOgJ8L98AaProjvCw&sa=X&oi=book_result&ct=book-thumbnail&resnum=1&ved=0CC4Q6wEwAA#v=onepage&q&f=false> Acesso em 23/08/2010.

⁷⁹ Sobre o estabelecimento e utilização das primeiras salinas na região de Cabo Frio e da lagoa de Araruama ver, entre outros, a Memória Histórica da cidade de Cabo Frio e de todo o seu distrito compreendido no termo de sua jurisdição: Anno de 1797. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 46: 220-222, 1883. (Biblioteca do IHGB) e Nota de todas as marinhas em que se faz sal na costa do Brasil. Sobre o estabelecimento das salinas em Cabo Frio no período imperial ver GIFFONI, José Marcelo. Sal – um outro tempero ao império (1801-1850). Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2000.

⁸⁰ Segundo Myriam Ellis o estaque do sal é estabelecido pelo Alvará de 4 de agosto de 1631 e só se finda em 1801 – ELLIS, Myriam. O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801). São Paulo, Seção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, 1955. p. 48. Ressalte-se que em Cabo Frio a primeira concessão de terras para o funcionamento irrestrito de uma salina só se dá em 1824 e a solução para os problemas de produção só ocorrem a partir de 1901.

Frio, Rio Grande e futuras explorações), bem como, do ‘papel selado’, taxa que complementar a formalização dos negócios.⁸¹

Além desses três produtos – navegação, pau-brasil e sal – que atestam, por assim dizer, a importância econômica da região durante a Colônia e o Império, um outro produto estaria por vir, desta vez na república, já em pleno século XX.

A partir da década de 1950, foi a vez do turismo se apresentar como atividade econômica na cidade. Cabo Frio começou a se constituir em um dos principais destinos turísticos do país atraindo visitantes de várias regiões do Brasil e do mundo. Dessa forma, Cabo Frio manteve a forte relação construída com o restante do Brasil desde os primeiros momentos da colonização até a segunda metade do século passado. Uma relação de fundamental importância para o desenvolvimento da região e, exatamente por isso, é necessário que olhemos cuidadosamente para cada um dos aspectos aí presentes.

Entre as atividades aqui citadas e desenvolvidas na região o sal foi com certeza a de maior relevância até a década de 1970. Sobre esse período Evandro Barbiéri afirma que:

A indústria salineira assume um papel importantíssimo na economia do município fluminense de Cabo Frio, sendo mesmo geradora de, aproximadamente, sessenta por cento (60%) da receita municipal, **concorrendo com as rendas advindas da promissora indústria de turismo que praticamente completa o orçamento do município.**⁸²(grifo meu)

Entre as demais atividades industriais destaca-se a indústria pesqueira, tanto por ser a primeira indústria a se estabelecer na região, quanto pelas marcas deixadas naquela comunidade e pela importância que representa para o município até hoje:

(...) As principais atividades econômicas de Cabo Frio são a extração e beneficiamento do sal, calcário, produção de barrilha e pesca, **devendo ficar registrado que a primeira atividade do município foi a pesca, responsável pelo crescimento de quase todos os núcleos na orla marítima e na margem dos lagos.** O excedente da pesca, tanto marítima como lacustre, ainda é exportado para a cidade do Rio de Janeiro.⁸³ (grifo meu)

⁸¹ WEHLING, Arno. Ilustração e Política estatal no Brasil, 1750-1808. Disponível em: <http://www.um.edu.uy/upload/descarga/web_descarga_109_WEHLING_IlustracionypoliticaestatalenelBrasil.pdf> Acesso em 28/10/2010.

⁸² BARBIÉRI, Evandro Biassi. Ritmo climático e extração do sal em Cabo Frio. Tese de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo e publicada como Separata da Revista Brasileira de Geografia, ano 37, nº 4. IBGE, 1975, p. 23.

⁸³ Estudos para o Planejamento Municipal: Cabo Frio. FIDERJ – Fundação Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1977, p. 24. Essa publicação do governo do Estado tinha como um de seus objetivos reunir, organizar e fornecer dados estatísticos que pudessem contribuir para o entendimento da dinâmica econômica e social local visando, desta forma, dar subsídios para o planejamento dos municípios.

A pesca foi, não só, a primeira atividade econômica da região de Cabo Frio, mas assim como o sal, esteve sempre presente na sociedade cabofriense, deixando marcas tanto na economia quanto na cultura local. No início da década de 1960 ainda eram ambos – o sal e a pesca – as principais atividades econômicas do município. Em 1960 a cidade de Cabo Frio contava com 10 estabelecimentos de beneficiamento de pescado e em 1962 foi instalada na cidade uma indústria de conserva de peixe. Além da pesca de peixe, outra atividade bastante importante era a pesca da baleia, sendo que a Sociedade de Pesca Tayo Ltda registrou um movimento de 452 baleias abatidas em Cabo Frio no ano de 1961⁸⁴.

Além dessas atividades há ainda que se ressaltar a Companhia Nacional de Álcalis. Criada por decreto em pleno Estado Novo – 1943⁸⁵ – a Álcalis só começou a funcionar efetivamente em 1958. A sua criação afetou não apenas o município de Cabo Frio, mas, pelo intuito com que foi criada e em função da sua dimensão e importância, teve reflexos em todo o país. Desde o início efetivo de sua produção em 1958 até a década de 1980 – pouco antes da sua privatização e de seu fechamento – a Álcalis atuou como um catalisador, atraindo pessoas de diversas regiões do estado e do país para Cabo Frio. O aumento populacional acarretado com a chegada da Álcalis, sobretudo em Arraial do Cabo onde ela estava instalada⁸⁶, teve efeitos tanto na economia quanto no modo de vida dos moradores da região⁸⁷, sobretudo os de Arraial do Cabo, que à época era pouco mais que uma aldeia de pescadores sem possuir, sequer, energia elétrica⁸⁸.

A criação da Álcalis, companhia estatal, insere-se num conjunto mais amplo que, além de afetar a produção de sal local, está ligado a um projeto maior de desenvolvimento nacional, incluindo aí a política de substituição de importações implantada no governo Vargas durante o Estado Novo. Segundo Walter Pereira, o governo

“passou a baixar diretrizes para a modernização da indústria salineira com o intuito de dotar o setor de uma política industrializante. Uma das principais ações definidas sob responsabilidade do Instituto Nacional do Sal, foi a delegação do presidente da República, através do Decreto-Lei 5648 de 20 de julho de 1943, estabelecendo as bases para a implantação de uma fábrica de álcalis sódicos no Brasil, especificamente, a Companhia Nacional de Álcalis, em Cabo Frio. É interessante notar que o Instituto, enquanto entidade representativa do setor salineiro não estava envolvida exclusivamente com o sal. Entre as suas

⁸⁴ *Cabo Frio*. Publicação do Departamento Estadual de Estatística, órgão da Secretaria de Administração Geral do Estado do Rio de Janeiro, 1963. p. 11. Sobre a pesca da baleia e o contrato que estabeleceu seu estanco ver DIAS, Camila Baptista. A pesca da baleia no Brasil Colonial: Contratos e Contratadores do Rio de Janeiro no século XVII. Dissertação de Mestrado defendida no Departamento de História da UFF, 2010.

⁸⁵ Decreto nº 5684 de 20 de julho de 1943, disponível em <<http://www6.senado.gov.br>> Acesso em 28/10/2010.

⁸⁶ Ver Tabela 1 com dados demográficos sobre a cidade de Cabo Frio.

⁸⁷ O filme “Arraial do Cabo”, uma produção da Saga Filmes no ano de 1959, do diretor Paulo César Sarraceni e co-direção de Mário Carneiro foi utilizado por nós como fonte para analisar o impacto da instalação da fábrica sobre o modo de vida da região.

⁸⁸ A energia elétrica em Arraial do Cabo chega junto com a Álcalis, no início da década de 1950, quando começam as obras para a instalação da empresa.

atribuições estava, também, a definição de políticas voltadas para a produção de outros produtos cuja matéria prima era extraída da laguna [de Araruama], como por exemplo, o calcário. A Segunda Guerra Mundial ameaçava de paralisação vários setores industriais, face ao colapso no fornecimento de produtos químicos. A decisão do governo Vargas estava voltada para um esforço na substituição de importações, que deixava patente a necessidade do país ser auto-suficiente na fabricação de soda cáustica e barrilha. Estes produtos necessitavam do sal e do calcário como matérias primas no seu processo de fabricação”.⁸⁹

A Álcalis, a partir do seu efetivo funcionamento, representou num primeiro momento um incremento para as grandes indústrias de sal da região, já que houve um acréscimo significativo na produção de sal para o uso industrial. O sal é uma das principais matérias-primas dos dois principais produtos da empresa – Barrilha (Carbonato de Sódio – Na_2CO_3) e a Soda Cáustica (Hidróxido de Sódio) – sendo consumido na proporção de 1,8 tonelada de sal para cada 1.000kg de barrilha⁹⁰ produzida. Com previsão inicial de produção na ordem de 150 toneladas/dia de barrilha e 55 toneladas/dia de soda cáustica a Álcalis, além de consumir parte do sal das grandes empresas da região, criou as suas próprias salinas para suprir a demanda e passou, inclusive, a importar sal em grande quantidade das salinas do nordeste. Apesar de a produção de sal estar sujeita a um sistema de cotas estabelecidas pelo Instituto Nacional de Sal, essas cotas referiam-se apenas ao consumo humano e animal não se aplicando ao consumo por parte das indústrias de transformação⁹¹, até porque não haveria sentido em se criar uma grande indústria de base como a Álcalis e, ao mesmo tempo, o órgão que participou dos estudos para a implantação da empresa, limitar a produção de um de seus principais insumos.

Apesar da maior produção de sal do nordeste e da melhor qualidade desse, as pesquisas feitas no Rio Grande do Norte, Sergipe e Alagoas, entre outros lugares do país, não apontaram jazidas de calcário⁹² suficientes ou de extração economicamente vantajosa para a instalação da fábrica. Foi justamente na Região dos Lagos que foi identificada a maior e mais vantajosa (do ponto de vista econômico) jazida de calcário para atender às necessidades da empresa – as conchas da Lagoa de Araruama. A escolha do local de instalação acabou recaindo sobre Arraial do Cabo (3º distrito de Cabo Frio) em função da localização que permitia ao mesmo tempo, acesso fácil às matérias-primas e facilidade no escoamento da produção por via rodoviária. Em Arraial do Cabo havia ainda a possibilidade da utilização e

⁸⁹ PEREIRA, Walter L. O sal da laguna fluminense. In: *XXIII Simpósio Nacional de História*, Londrina, 2005.

⁹⁰ NUNES, Carlos Luís. Assim surgiu a Álcalis, 1968. p. 83.

⁹¹ No capítulo 2 discutiremos a questão das cotas de sal estabelecidas pelo Instituto Nacional de Sal.

⁹² O calcário é outra matéria-prima fundamental para o funcionamento da empresa. “O consumo de calcário bruto é da ordem de 1,8 t/t de barrilha.” In: *Álcalis – Base do Progresso*, p. 5 (livreto informativo produzido pela empresa).

ampliação do Porto do Forno.⁹³ Sobre a utilização do porto e de matérias-primas o relatório da empresa afirma que “essa região – ponto singular da costa brasileira, varrida por fortes ventos de nordeste, banhada por corrente marítima fria, dispondo de porto natural para calado superior a onze metros – oferece matérias-primas tais como sal, águas-mães das salinas, calcário, sílica, (...)”⁹⁴ Por fim, e com uma importância capital, havia ainda a proximidade com os principais centros consumidores de álcalis e a facilidade para o escoamento da produção com o fim de atender às demandas industriais do país.

“Convém, ainda, ressaltar que está Cabo Frio no vértice das linhas de penetração nas regiões ricas do País. De Vitória, no Espírito Santo, parte o tronco ferroviário do Rio Doce; do Rio de Janeiro, D. F., a linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina, de profunda penetração nos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, de Santos – São Paulo, a Sorocabana, a Santos-Jundiaí e, através delas, a Paulista e Mogiana. Se essa feliz localização não bastasse, poder-se-ia acrescentar o fato de ter um porto de mar, o que permitirá a distribuição dos produtos pela costa brasileira. Situado na costa, possibilitará o recebimento dos combustíveis líquidos ou sólidos, bem assim das matérias-primas, por preços que não admitem competição.”⁹⁵

Entre as indústrias que dependem dos álcalis que eram produzidos pela Companhia Nacional de Álcalis podemos relacionar as de adubos químicos, borracha sintética, celulose, couros, detergentes, refinação de petróleo, refratários, siderurgia, vidro, alumínio, explosivos, sabão, entre outras.⁹⁶ A Álcalis desempenhou um papel de grande importância na região e influenciou diretamente tanto na indústria salinera, quanto nas mudanças urbanas e nos costumes locais.

Há nessas múltiplas atividades um caráter que ultrapassa a dimensão meramente econômica. A chegada de uma empresa estatal com as dimensões da Álcalis muda completamente a dinâmica populacional de um lugar com as dimensões e características que Cabo Frio possuía. A população do município teve um crescimento de 69,64% entre 1950 e 1960 e o número de habitantes do distrito de Arraial do Cabo mais que dobrou no mesmo

⁹³ O Porto do Forno foi construído pela Companhia Salinas Perynas e, à época da implantação da Álcalis, já era utilizado pela primeira, que se valia de um pequeno trecho de linha férrea para levar a sua produção da usina até o porto e de lá escoá-la para todo o país.

⁹⁴ Relatório da Diretoria e Balanço Geral do ano de 1957 publicado pela companhia em 20 de março de 1958. Com relação à água fria citada no relatório a própria companhia informa que “A água fria necessária ao progresso de fabricação da barrilha, cujas principais reações são exotérmicas, é captada na própria região, onde passa corrente de água vinda do pólo sul e com temperatura média de 17°C.” In: Álcalis – Base do Progresso, p. 5 (livreto informativo produzido pela empresa). A água fria utilizada pela empresa é a mesma que dá às praias da região, sobretudo à Praia Grande em Arraial do Cabo, sua temperatura característica. Segundo alguns autores é essa corrente marítima vinda do pólo sul a responsável pelo nome deste acidente geográfico da costa brasileira – Cabo Frio. Vale ressaltar ainda que o choque entre a corrente vinda do pólo com a corrente equatorial produz o fenômeno da Ressurgência.

⁹⁵ Álcalis: Relatório da Diretoria. 20/03/1958.

⁹⁶ Sobre a escolha do local para a instalação da Álcalis e os usos dos álcalis ver Relatório da Diretoria e Balanço Geral do ano de 1957 publicado pela companhia em 20 de março de 1958; Álcalis Jornal – edição comemorativa dos 35 anos da empresa; Álcalis – Base do Progresso (livreto informativo produzido pela empresa); NUNES, Carlos Luís. Assim surgiu a Álcalis e PINTO, Mário da Silva. A Indústria de Álcalis no Brasil: Projeto de Cabo-Frio. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1947.

período⁹⁷. Isso traria um impacto enorme em qualquer lugar do mundo, ainda mais numa cidade em que o número total de habitantes era de apenas 16.176 pessoas. Da mesma forma o advento do turismo e a decadência do sal apresentam reflexos que são sentidos diretamente pela população local. Entender como essas mudanças são percebidas na cidade pelos seus habitantes é o que nós buscamos aqui.

⁹⁷ Ainda que o crescimento não se deva exclusivamente à Álcalis, e que seja praticamente impossível precisar o quanto desse crescimento se deve a ela, não há dúvidas de que ela tem influência e participação decisiva no aumento populacional da cidade nesse momento. Ver Tabela nº 1 e “CABO FRIO”, publicação do Departamento Estadual de Estatística, órgão da Secretaria de Administração Geral do Estado do Rio de Janeiro, 1963, p. 8.

2. OS CAMINHOS DO SAL

D'água nasce/N'água cresce/
Se botar n'água/Desaparece...⁹⁸

O desenvolvimento de Cabo Frio ao longo do século XX, mais precisamente até a década de 1960 está diretamente relacionado com a produção de sal na cidade e na região. Como já dissemos anteriormente a indústria salineira já possuía uma profunda importância para a região, tanto do ponto de vista econômico, quanto do ponto de vista social e cultural. A sociedade cabofriense carrega consigo as marcas dessa indústria; os moinhos e as pirâmides de sal curando nas salinas são símbolos com os quais os seus moradores se identificam e pelos quais a cidade é, ou melhor, era, identificada.

Um breve histórico da trajetória da indústria salineira ajuda a melhor compreender as implicações políticas, econômicas e sociais dessa, no contexto regional e no restante do território brasileiro desde os primeiros passos da ocupação portuguesa, passando pela colonização, o monopólio do produto, o fim do estaque e chegando até o Império com as primeiras autorizações para o funcionamento regular das salinas no Brasil e o desenvolvimento dessas já na República.

O sal é de fundamental importância para a manutenção da vida. Sendo uma substância que se forma na interação entre um ácido e uma base, o sal pode se apresentar sob diversas formas. Aquele de que tratamos aqui é o cloreto de sódio (NaCl), que é extraído tanto das salinas (sal marinho, nosso caso), quanto de jazidas terrestres (sal gema). Tanto a falta quanto o excesso causam sérios prejuízos à saúde e, em função da sua importância para a manutenção da vida, o sal só encontra paralelo na água. Os seus inúmeros usos extrapolam os limites políticos e econômicos e acabam por atribuir a ele um valor simbólico, tanto para o bem, quanto para o mal. Conhecido desde a antiguidade, o sal carrega consigo uma série de simbolismos. “O sal era o mais vulgar dos condimentos entre os gregos e os romanos, que o consideravam como uma oferta das mais apreciadas pelos deuses”, era também “o símbolo da amizade, e metaforicamente, da graça e da finura”.⁹⁹ Para os egípcios o sal era símbolo de santidade e a mitologia finlandesa ensina que Ukko, deus do firmamento tirava fogo das nuvens e que uma centelha dessa chama celestial teria caído no oceano e virado sal. Derramar sal sobre a mesa atrai má sorte, para anulá-la deve-se pegar esse sal com cuidado e jogá-lo

⁹⁸ Quadrinha popular.

⁹⁹ CARNEIRO, Raul. Notas breves sobre o sal. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Sal, 1952, p. 3. Arquivo Nacional – Fundo INS/IBS, caixa n. 2.

sobre o ombro esquerdo.¹⁰⁰ Os hebreus esfregavam sal nos recém-nascidos para o seu bem-estar.¹⁰¹ Segundo a Bíblia, Deus – ao falar a Moisés sobre os sacrifícios a serem oferecidos – afirma que “Em qualquer oblação que ofereceres, porás sal. Jamais deixarás faltar o sal da aliança do Senhor às ofertas. Em todas as ofertas oferecerás sal.”¹⁰² Já no Novo Testamento o evangelista Marcos afirma que “Bom é o sal; mas, se o sal se torna insulso, com que se salgará? Tende sal em vós, e vivei em paz uns com os outros”.¹⁰³ Se purifica e preserva, o sal – por sua propriedade anti-séptica – também esteriliza e condena. A sentença que condenou Tiradentes trazia o seguinte texto: “(...) e declaram o réu infame, e seus filhos e netos, e os seus bens aplicam para o Fisco, e a casa em que vivia em Vila Rica será arrasada e salgada, para que nunca mais no chão se edifique (...)”.¹⁰⁴

São, pois, como já dissemos, inúmeras as utilidades e os significados que o sal possui. Por isso mesmo, é pouco provável imaginar que uma sociedade que durante tanto tempo esteve com ele envolvida, que tem desde a sua formação a presença desse produto, que em determinados períodos de sua história teve a maior parte da sua população, direta ou indiretamente, envolvida com essa indústria tenha, com o fim da produção, apagado todas as marcas e os rastros por ele deixados. São essas marcas, rastros deixados com o fim das salinas que tentamos aqui seguir para entender como se processam as mudanças nessa sociedade com o fim dessa indústria.

2.1 O sal na economia portuguesa e o seu monopólio na colônia brasileira.

O sal esteve presente na economia portuguesa desde o início da sua história. Ele representou para Portugal um importante item na sua pauta de comércio exterior garantindo-lhe importantes rendas desde antes de ter início a expansão marítima e comercial portuguesa.

Segundo Márcia Maria Lemos de Sousa, o sal português foi,

“(...) um dos principais componentes do comércio na Época Moderna. A partir do Século XV, quando foi intensificada a expansão comercial e a colonização européia, o sal de Portugal era exportado para vários países da Europa. (...) A extração do sal marinho, largamente

¹⁰⁰ A História do Sal II. In: Revista Brasil Salineiro. Ano V, set/out 1957, n. 13. pp. 24-26. Arquivo Nacional, Fundo INS/IBS, caixa n.1. Sobre os diversos significados atribuídos ao sal ver também, DIAS, Geraldo J. A. Coelho. O sal e sua ambivalente dimensão: sabor da comida e símbolo de preservação religiosa. I Seminário Internacional sobre o sal português: Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2005, pp. 339-348 e CHEVALIER, Jean e GHEERBRANT, Alain. Dicionário de símbolos: (mitos, sonhos, costumes, gestos, formas, figuras, cores, números). 10ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1996.

¹⁰¹ História do Sal II, op.cit.

¹⁰² Levítico: 2, 13

¹⁰³ Evangelho segundo São Marcos: 9, 50.

¹⁰⁴ Sentença de condenação de Tiradentes. Disponível em <<http://www.faimi.edu.br/v8/RevistaJuridica/Edicao4/Sentenca%20de%20Tiradentes.pdf>> Acesso em 14/06/2010.

explorado, foi uma das mais antigas atividades e, juntamente com a pesca, a agricultura, a produção de vinho, azeite e madeiras, formava o sustentáculo econômico desse país, desde o início de sua história. (...) o sal [português] foi, em razão de sua boa qualidade a preferência dos comerciantes do Norte da Europa.”¹⁰⁵

Apesar da sua importância e valor econômico o sal não foi objeto de monopólio real logo nos primeiros anos da ocupação do território. Segundo Myriam Ellis, “antes do estabelecimento do estanco, era livre o comércio do sal para os portos do Brasil. O sal era frequentemente transportado como lastro das embarcações que vinham de Portugal, em busca do açúcar e de outros gêneros de exportação”.¹⁰⁶ Ainda segundo a autora, o estanco do sal em Portugal só foi estabelecido pelo alvará de 4 de agosto de 1631, durante o domínio espanhol, tendo durado 170 anos, até 1801. O estanco abrangia exclusivamente o Estado do Brasil, não se aplicando ao Maranhão e ao Pará.¹⁰⁷ Sobre o estanco Varnhagen afirma que o governo português:

“(...) proibiu que as águas salgadas se fizessem secar, para com isso obter o sal, em prejuízo das marinhas de Setúbal, da Alverca ou da Figueira! (...) havendo Jaques Granate arrematado o contrato do sal para o Brasil, ficava neste país proibida a factura dele, e até o aproveitar-se do que a natureza produzisse, coalhando-o em salinas ou lagoas. O contrato era tão lesivo aos povos que de meia pataca o alqueire, conforme se pagava antes, havia depois dele subido até a cruzado, o que era enorme, ainda tendo em conta a depreciação de valor operada no numerário. O resultado foi abrir-se mão dessa indústria, tão natural para o Brasil (por demandar poucos braços e muito sol) que em alguns sítios, como em Cabo Frio, se apresenta ele fabricado por si mesmo. E o Brasil ficou até hoje consumindo de fora cargas de sal, que pode melhor obter dos próprios mares.”¹⁰⁸

As salinas portuguesas eram, pois, de extrema importância para a economia do reino. Caio Prado Jr. analisando a situação do monopólio afirma que “agrava-se o monopólio com a proteção que o governo metropolitano sempre pretendeu conferir às salinas portuguesas, que constituíam um dos grandes ramos da produção do Reino”.¹⁰⁹

O rigor do monopólio incluía a fiscalização e a repressão ao comércio ilegal do sal. A extrema necessidade do produto somada a eventuais crises de produção no Reino, levava os contratadores a exercer um controle sobre a oferta do sal com o intuito de majorar o seu preço e ampliar os seus lucros. A ação dos contratadores acabava levando a inúmeros apelos dos

¹⁰⁵ SOUSA, Márcia Maria Lemos de. A política econômica salineira e o Rio Grande do Norte: 1965-1974. Dissertação de Mestrado. Departamento de História. PUC/SP, 1988. p. 36 e 40.

¹⁰⁶ ELLIS, Myriam. O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801). São Paulo: Seção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, 1955. p. 48.

¹⁰⁷ ELLIS, Myriam. op. cit. p. 47 e 60.

¹⁰⁸ VARNHAGEN, Francisco Adolpho. História Geral do Brasil. Tomo Terceiro, seção XXXVII (Desde o Tratado de 1681 até o de Aliança em 1703) 6ª ed. integral, 7ª do tomo I. ed. Melhoramentos, 1959. pp. 268-269. Nesse trecho o autor afirma que “as primeiras proibições dataram já de 1665”, nada informando sobre o Alvará de 4 de agosto de 1631, que estabeleceu o estanco.

¹⁰⁹ PRADO JÚNIOR, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia. São Paulo: ed. Brasiliense Ltda., 1945. (2ª edição). p. 216.

colonos à Metrópole evidenciando os conflitos de interesses ali presentes. O Correio da Manhã, em sua edição de 19 de maio de 1957, ao final de um artigo sobre o sal, remete-se à crônica da época de vigência do contrato e reproduz assim o ocorrido:

“(…) o conde da Cunha, sabendo da sonegação do produto mandou colocar um tronco em plena praça do palácio e chamando o contratador lhe disse que era para ele se o sal não aparecesse e a preço do costume, o que logo recebeu. Outro foi com o conde de Rezende, quando o sal sumiu, só aparecendo a preços altos. Aquele vice-rei mandou arrombar a machado os armazéns e logo o sal foi entregue ao povo a preços acessíveis.”¹¹⁰

Os constantes apelos por parte dos colonos acabaram por surtir efeito e, num segundo momento, a Coroa acabou autorizando a produção do sal nas regiões salíferas do Brasil, com a expressa recomendação que este fosse consumido *in-loco* sem que pudessem ser construídas novas marinhas¹¹¹ ou que o mesmo fosse transportado para outras Capitânicas,

“somente poderiam os habitantes da região refazer ou reformar as antigas [e o sal] somente poderia ser aproveitado pelas populações da região. Era proibido o transporte para a Bahia, Rio de Janeiro, Santos ou outras Capitânicas e Ilhas, em razão do prejuízo para a Fazenda Real e para o consumo do sal do estanque”.¹¹²

Ainda assim, a extrema necessidade do produto e seu elevado preço estimulavam o contrabando que ocorria em grande quantidade em todo o território, sobretudo para suprir a região de São Paulo e o sul do Brasil.¹¹³ O estabelecimento da indústria salineira no Brasil é, pois, fruto de intensa disputa e origem de inúmeros conflitos de interesse entre a Coroa, os contratadores a administração colonial e a população que no Brasil vivia. Essas disputas só serão amainadas com o fim do estanque¹¹⁴ e a criação das primeiras salinas com permissão para funcionamento irrestrito. A partir desse momento as disputas continuam, mas as questões serão outras. São elas que procuraremos entender adiante.

¹¹⁰ O Sal na vida da cidade, In: Revista Brasil Salineiro. n. 13. set/out 1957, p. 46. Arquivo Nacional, Fundo INS/IBS, caixa nº1. Artigo publicado originalmente no jornal Correio da Manhã de 19 de maio de 1957.

¹¹¹ “(…) Quando em 1698 houve a falta de sal do reino, autorizou o rei que os oficiais da Câmara ajustassem com o administrador do contrato a utilização das marinhas de Cabo Frio, mas de modo a não prejudicar o que viesse do reino. (...)” O Sal na vida da cidade, In: Revista Brasil Salineiro. n. 13. op. cit.

¹¹² ELLIS, Myriam. O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801). São Paulo: Seção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, 1955. p. 84.

¹¹³ Sobre os conflitos ocorridos em território brasileiro em função da falta do sal e do seu contrabando durante o período do estanque ver, entre outros, Memória Histórica da cidade de Cabo Frio e de todo o seu distrito compreendido no termo de sua jurisdição: Anno de 1797. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 46: pp. 221-222; MONTEIRO, John Manuel. Sal, justiça social e autoridade régia. São Paulo no início do século XVIII. Revista *Tempo*, n. 8, ago/1999; TAUNAY, Affonso de E. Sal e Câmbio Negro (Proezas de açambarcadores coloniais.). In: Revista Brasil Salineiro, set/out, 1957. p. 31; Márcia Maria Lemos de Sousa, obra citada, pp. 42-46; Caio Prado Jr., obra citada, p. 216 e Myriam Ellis, obra citada, p. 55.

¹¹⁴ O estanque do sal foi extinto através do Alvará de 24 de abril de 1801.

2.2 Do fim do estanque ao estabelecimento da indústria salineira – o sal fluminense no século XIX.

Diversos autores se debruçaram sobre a questão do estanque do sal e da sua extinção. Guilherme Pereira Neves afirma que “(...) Ainda em relação a este tópico, qualifica de um ‘grande abuso e de mui ruins conseqüências’ o contrato do sal, que o destinatário, D. Rodrigo, iria conseguir abolir em 1801”.¹¹⁵ O estanque do sal de fato é extinto em 1801 através de Alvará real assinado pelo príncipe regente D. João e está inserido num contexto maior que, segundo Ellis, é uma medida tomada “em decorrência da orientação político-econômica do reinado de D. Maria I, visando promover e ampliar a produção dos gêneros do Brasil para o comércio metropolitano em substituição à mineração em declínio”.¹¹⁶ Ainda segundo Ellis, novos impostos foram estabelecidos pela Coroa, com a finalidade de repor rendas perdidas com o fim do estanque.¹¹⁷

A partir daí diversas concessões são feitas na região da Lagoa de Araruama.

José Marcelo Giffoni¹¹⁸ traça um perfil bastante detalhado do processo de ocupação das terras de marinha e do estabelecimento das salinas naquela região desde 1811 até chegar ao estudo de caso que realiza, ou seja, a concessão feita a Luís Lindenberg em 22 de maio de 1824¹¹⁹. Como nos mostra o autor, Lindenberg morreu rico, em grande parte graças às suas salinas, mas, como já foi dito, ao processo de produção nas salinas da região só foi dado um sistema eficaz a partir de 1901¹²⁰. Deixemos as salinas do império para trás fazendo delas o uso que nos dá Giffoni e vamos à busca dos rastros que devem orientar nossa pesquisa.

O orçamento da Câmara Municipal de Cabo Frio para o exercício de 1896¹²¹ nos mostra que a principal fonte de receitas do município era o Imposto sobre Indústrias e Profissões.¹²² Da análise do lançamento do referido imposto no ano de 1896¹²³ podemos

¹¹⁵ NEVES, Guilherme Pereira das. Em busca de um ilustrado: Miguel Antônio de Melo (1766-1836). Revista Convergência Lusíada, 24, 2º semestre de 2007. Real Gabinete Português de Leitura. p. 29. Disponível em: <<http://www.realgabinete.com.br/PortalWeb/LinkClick.aspx?fileticket=wI6FJruTle4%3D&tabid=78&language=en-US>> Acesso em 28/10/2010.

¹¹⁶ ELLIS, Myriam. O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801). São Paulo: Seção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, 1955, p. 201.

¹¹⁷ ELLIS, Myriam. O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801). op. cit. p. 178-180.

¹¹⁸ GIFFONI, José Marcelo. Sal: um outro tempero ao Império (1801-1850). Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2000.

¹¹⁹ Ver GIFFONI, José Marcelo, op. cit. p. 48.

¹²⁰ Ver nota 69.

¹²¹ Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Cabo Frio para o exercício de 1896. Rio de Janeiro, Typ. Jeronymo Silva & C., 1896. p. 3. Esse documento é um dos poucos da Câmara que foram impressos nesse período. Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio – Fundo CDA, Documentos Ancestrais, n. 063.

¹²² Regulamento do Imposto de Indústrias e Profissões da Camara Municipal da cidade de Cabo Frio. Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio – Fundo CDA, Documentos Ancestrais, nº 021. O referido imposto foi aprovado em 20/10/1892.

observar que dos 162 estabelecimentos e profissões sujeitos à cobrança do imposto na cidade apenas 9 eram salinas, sendo todas localizadas no 1º distrito da cidade. Apesar de representar apenas 5,5% dos estabelecimentos/atividades tributáveis, as salinas já respondiam por aproximadamente 20% (906\$500) das receitas do referido imposto para o município (5:024\$416), percentual que, como veremos, irá subir significativamente ao longo do século XX.

Além das salinas as outras indústrias que contribuía de forma significativa para a receita municipal eram as Caieiras (387\$500 ou 7,7%), Navios (236\$500 – 4,7%) e 1 vapor (101\$666 – 2%) que era o maior contribuinte individual depois de 5 das 9 salinas. A maior parte da contribuição municipal à época, em função do seu expressivo número, vinha das tavernas, 58 no total, sendo que 48 estavam localizadas no 1º distrito e 10 no 2º. A participação das tavernas na receita municipal chegava à expressiva soma de 1:760\$000 ou, se preferirmos, 35% da arrecadação do referido imposto municipal. Nesse período havia um único hotel na cidade, de propriedade de Francisco Lopes Trindade, que servia para atender às poucas pessoas que por lá passavam – a maioria ligada ao comércio de compra do sal e venda de produtos variados para abastecer a cidade¹²⁴.

Essa relação expressa um universo de contribuintes bastante significativo se levarmos em consideração que àquela época (1896) Cabo Frio possuía cerca de 9.000 habitantes¹²⁵ e que boa parte destes habitantes se enquadrava em uma das oito possíveis isenções estabelecidas no 1º artigo do referido imposto.

As salinas estavam estabelecidas e se ainda não eram as maiores contribuintes municipais certamente apresentavam o maior potencial de crescimento econômico da região. De 9 salinas contribuintes em 1896 o número já havia saltado para 13 em 1899¹²⁶, muito em função do fato de que, além da pesca, Cabo Frio não oferecia muitas oportunidades econômicas que pudessem vir a ser desenvolvidas nesse período.

¹²³ “Lançamentos dos Impostos de Indústrias e Profissões organizado pela comissão de Fazenda para o ano de 1896, aprovado pela Camara em sessão de 6 de janeiro de 1896 e definitivamente pela Assembleia Municipal em sessão de 10 do mesmo mez e anno”. Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio, Fundo CDA, Documentos Ancestrais, nº 041.

¹²⁴ A relação de todos os estabelecimentos/atividades tributados no ano de 1896 encontra-se no anexo D.

¹²⁵ Esse número é uma livre estimativa nossa levando em consideração os dados demográficos apresentados na Tabela 1 (p. 50/51) que mostra um decréscimo populacional entre 1890 e 1900 de 10.382 para 8.791 habitantes.

¹²⁶ Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio – Fundo CDA, Documentos Ancestrais, nº 301.

2.3 O sal na vida da cidade – do início do século XX à criação do Instituto Nacional do Sal.

Se no século XIX a grande dificuldade com relação às salinas foi desenvolver um sistema eficaz de produção e estabelecer a indústria como tal, no século XX as questões que se impuseram foram a ampliação da área de produção, a qualidade do produto e o transporte do sal produzido na região.

De acordo com os dados demográficos sobre o município de Cabo Frio (tabela 1), podemos perceber que a partir do fim do século XIX há uma variação bastante significativa no quantitativo populacional do município. Isso ocorre na virada do século XIX para o XX e também nas primeiras décadas do XX. Somente a partir da década de 1960 passa-se a registrar um crescimento sistemático e vigoroso da população, que acreditamos estar diretamente ligado à instalação da Álcalis em Arraial do Cabo. São os seguintes os dados:

Tabela 1 - Dados censitários referentes à população do município de Cabo Frio.¹²⁷

Data	População
31/12/1890	10.382 habitantes
31/12/1900	8.791 habitantes
1º/09/1920	16.475 habitantes
1º/09/1940	14.948 habitantes
1º/07/1950	16.176 habitantes
1960	27.441 habitantes
1970	44.379 habitantes
1980	70.955 habitantes

A variação irregular do número de habitantes ao longo de quase um século na cidade de Cabo Frio requer uma análise detalhada para tentarmos entender seus motivos. Apesar de não possuímos elementos suficientes para afirmar categoricamente o porquê de tamanha variação, os dados que possuímos nos permitem levantar hipóteses sobre os fatores que teriam

¹²⁷ Fontes: Os dados populacionais referentes ao período de 1890 e 1900 foram extraídos e estão disponíveis em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualização/monografias/visualiza_colecao_digital.php?titulo=Synopsis> Acesso em 3 de dezembro de 2010 às 14:42h. Os dados referentes a 1920 foram extraídos do Recenseamento do Brasil (4º Censo geral da população e 1º da agricultura e das indústrias – 1920). Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Directoria Geral de Estatística – Volume IV (2ª parte) Tomo II – População – Rio de Janeiro, Typ. da Estatística, 1928, p. 435. Os dados referentes a 1940 foram extraídos do Recenseamento Geral do Brasil (1º de Setembro de 1940) Série Regional – Parte XV – Rio de Janeiro Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1951, p. 171. 1950 – VI Recenseamento Geral do Brasil – 1950. IBGE – Conselho Nacional de Estatística, Serviço Nacional de Recenseamento, Série Regional – Volume XXIII, Tomo 1 – Estado do Rio de Janeiro, Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 1955, p. 91. 1960 – Censo demográfico de 1960 – VII Recenseamento Geral do Brasil – Série Regional, Volume I – Tomo XI Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/Departamento de Estatísticas de População – Rio de Janeiro, p. 80. Já os dados referentes aos censos de 1970 e 1980 foram extraídos de “CABO FRIO” uma publicação do CIDE – Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro, órgão da Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação do Governo do Estado do Rio de Janeiro, 1987, p. 23. Não há dados censitários com relação às décadas de 1910 e 1930.

influenciado a dinâmica populacional local. Acreditamos que tanto o decréscimo populacional quanto os momentos de grande crescimento tenham 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 ainda estavam se estabelecendo, buscando um processo de produção mais eficiente e não havia como oferecer maiores possibilidades de emprego à população.

Já entre 1900 a 1920, quando a população da cidade quase dobra de tamanho, ocorre o primeiro momento de expansão salineira. Naquele período as salinas já haviam solucionado o problema de infiltração da água no solo e começavam a se expandir¹²⁸. Ainda que elas utilizassem pouca mão-de-obra¹²⁹ a grande expansão das áreas de cristalização requeria, naquele momento, um número crescente de trabalhadores. Isso pode explicar, ao menos em parte, o crescimento populacional ocorrido.

De 1920 a 1940, quando a população volta a diminuir, tem-se um período de crise na produção de sal¹³⁰. Se juntarmos à crise salineira o fato das salinas utilizarem um contingente muito reduzido de trabalhadores – como já foi dito – teríamos, então, uma explicação parcial para esse novo decréscimo. Com a crise na 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.

Evandro Barbiéri faz uma análise comparativa entre a área de produção do sal potiguar e a fluminense que nos ajuda a refletir sobre esta questão.

“Em termos competitivos, quando comparadas à região salineira do Nordeste, as salinas do Estado do Rio apresentam uma redução de produtividade tanto quantitativa quanto qualitativamente, não só em função das dimensões reduzidas da área do parque salineiro, mas, principalmente, em razão das condições climáticas menos favoráveis, as quais, além de determinar menor produção por hectare, se responsabilizam pela qualidade algo inferior do produto. Enquanto no Nordeste a área do parque salineiro atinge a 233.100.000 metros quadrados, no Estado do Rio a área utilizada pelas salinas é de apenas 22.210.837 metros quadrados, excluindo as que funcionam como refinarias e que ocupam 15.192.081 metros quadrados”.¹³¹

¹²⁸ Cf. solicitações de aforamento de terras para a ampliação das salinas feitas à Câmara Municipal no período em questão. AHCM, Fundo CDA.

¹²⁹ Ver nota 108 e THIÉBLOT, Marcel Jules. Os homens do sal no Brasil. São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

¹³⁰ Ver o “Estudos sobre o Sal”, material organizado pela Comissão Executiva do Sal. Biblioteca Nacional, seção de Obras Gerais: VI-86,7, 16, n. 4; VASCONCELOS, Clodomiro R. de (org.) Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922. Fotografias de Daniel Ribeiro. [Niterói: S.N.], 1922. Não paginado. Publicação comemorativa do Centenário da Independência e MASSA, Hilton. Cabo Frio Histórico Político. Rio de Janeiro/RJ: ed. Gráfica Uma Ltda., 1980. p. 132.

¹³¹ BARBIÉRI, Evandro Biassi. Ritmo climático e extração do sal em Cabo Frio. Separata da Revista Brasileira de Geografia. ano 37, n. 4. IBGE, pp. 23-24.

Os dados apresentados por Evandro Barbiéri em 1975 referem-se ao período entre 1961 e 1972¹³², mas não há motivos para supor que essa situação fosse diferente e que o parque salineiro fluminense fosse maior nas primeiras décadas do século XX, a ponto de estimular um fluxo maior e mais constante de pessoas para a região. Na verdade, mesmo quando a produção de sal apresentava uma curva ascendente e as salinas ampliavam as suas áreas de cristalização, já nas primeiras décadas do século passado, o modo pelo qual elas funcionavam continuava a demandar um número muito pequeno de trabalhadores¹³³. A produção de sal, por sua característica sazonal, sempre exigiu pouca mão-de-obra, a quantidade de braços aumentava no período da colheita da safra, mas era muito pequena na maior parte do tempo. Marcel Jules Thiéblot afirma que “Em tempo de colheita, aos trinta ou mais empregados fixos da salina, vêm agregar-se de 100 a 150 trabalhadores de fora”¹³⁴. Além disso, sempre que houve alguma inovação, essa era exatamente no sentido de diminuir ainda mais a mão-de-obra utilizada. Registre-se que o funcionamento das salinas fluminenses, ao contrário das salinas potiguares, pouco teve de inovação e pouco se alterou ao longo de toda a sua história.

De qualquer maneira, ainda que não atraísse mais pessoas para a região, a importância econômica da indústria salineira já era bem visível, assim como a necessidade de melhores meios de transporte que facilitassem o fluxo de pessoas e o escoamento da produção.

“Terra que tanto contribue, pela sua produção, para as rendas federaes, é de lamentar não tenha encontrado, no Parlamento Nacional, quem, pela sua sorte, se interessasse, propondo medidas tendentes á melhorar os transportes. (...) Que admirável estação balneária seria Cabo Frio, - que a 120 kilometros de Niteroy, pode ser alcançada por trem de ferro, em menos de duas horas, tanto mais quanto o terreno, a percorrer, é de fácil trajecto, quase todo elle plano e enxuto. E dizer-se que o Estado, em varias administrações, tem feito concessões, algumas vezes onerosas para a construcção de estradas de ferro, sem que houvesse compellido, qualquer das companhias existentes, a levar, realmente, as suas linhas á mais velha das cidades fluminenses, ao município de Cabo Frio, cuja produção representa, em peso, quase vinte por cento de toda a produção do Estado”¹³⁵.

¹³² Nesse período, mesmo com a presença da Álcalis, o sal fluminense apresentava limitações, posto que as pequenas salinas, que eram a maioria, não atendiam às exigências da empresa. Ver Álcalis Jornal, publicação comemorativa pelos 35 anos da empresa, não paginada, seção Álcalis e o sal “É importante esclarecer que o sal fluminense, de uma maneira quase uniforme, não atende às especificações necessárias à normalidade operacional do equipamento fabril, situado na faixa de um mínimo de 35% NaCl e máximo de 0,7% de CaO + MgO, enquanto o sal do Nordeste (Macau e Mossoró) possui o teor médio de 98% de NaCl e CaO + MgO em torno de 0,2% (...).”

¹³³ Conforme nota 129.

¹³⁴ THIÉBLOT, Marcel Jules. Os homens do sal no Brasil. São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979. p. 39.

¹³⁵ VASCONCELOS, Clodomiro R. de (org.) Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922. Fotografias de Daniel Ribeiro. [Niterói: S.N.], 1922. Não paginado. Publicação comemorativa do Centenário da Independência.



Wolney - 1948

Figura 3 – Durante a colheita da safra o número de trabalhadores nas salinas crescia sensivelmente. Nesta imagem é possível perceber, pelo menos dois aspectos muito importantes: 1º) as grandes pirâmides de sal que se formavam na safra e que expostas à visão de todos se constituíam em símbolo da região. As pirâmides ficavam expostas por não haver espaço nos armazéns (galpões), quando a safra era muito grande ou em função da venda rápida do produto, o que impedia o sal fluminense de curar as impurezas. 2º) a ausência de botas na execução do trabalho; na maioria das vezes o único material de proteção utilizado na dura lida das salinas era o próprio chapéu dos trabalhadores.¹³⁶

Segundo o “Estudos sobre o Sal” o país teria atravessado um período de escassez de sal nas primeiras décadas do século XX e, em função dessa escassez, “o Brasil começou a importar sal. Esta situação durou até a criação do Instituto Nacional do Sal em 1940”.¹³⁷ Na verdade, crises de produção sempre existiram, da mesma forma que a importação do produto foi feita sempre que houve a necessidade. Qualquer que seja a época é possível encontrar relatos de escassez na oferta do produto. Momentos de escassez ou crises de abastecimento ocorreram antes, durante e após o estaque do sal, no Império, nos primeiros anos da República e, inclusive, após a criação do INS, pelos mais diversos motivos. A queda na produção de sal nas primeiras décadas do século XX apontada pelo “Estudos sobre o Sal” também foi acompanhada por uma queda no valor do produto em função da qualidade com que ele se apresentava. O Álbum do Centenário registra o fato, mas numa perspectiva mais otimista.

¹³⁶ O quadro “Produção de Sal no Brasil nos anos calendários de 1948 a 1951” confirma a ‘sensação de abundância’ transmitida pela imagem. A produção de 1948 foi de 80.309 ton. superando em cerca de 18 mil toneladas a produção de 1949 e em cerca de 30 mil toneladas a produção de 1950. Em 1951 houve uma safra excepcional, alcançando 118.651 toneladas. Fonte: Instituto Nacional do Sal. Arquivo Nacional, Fundo INS/IBS, caixa n. 3. Foto Wolney, 1948.

¹³⁷ “Estudos sobre o Sal”, material organizado pela Comissão Executiva do Sal. Biblioteca Nacional, seção de Obras Gerais: VI-86,7, 16, n. 4.

“O sal não tem, infelizmente, melhor cotação talvez por não se apresentar, na concorrência, em condições de grande pureza. Compreendendo isso, os activos salineiros de Cabo Frio procuram beneficiar o producto, que, em breve tempo, retomará, no mercado, a primazia na procura, que cresce de anno para anno, necessário que é elle, a varias industrias”.¹³⁸

Os memorialistas da cidade também registraram a crise salineira do início da década de 1920. Hilton Massa, cabofriense, pesquisador diletante e autor de diversos livros de caráter memorialista sobre a cidade, afirma que:

“A cidade atravessava um período de crise salineira, tanto que iam à hasta pública cerca de dois mil sacos de sal, a mil réis o saco e penhorados a alguns salineiro, em ação executiva movida pela firma Percy James Mac-Kellen. A receita municipal, por exemplo, estimou-se em 91 contos de réis, para uma despesa igual, com um saldo de apenas 122mil réis para o exercício seguinte (...).”¹³⁹

É compreensível que por não haver outras alternativas econômicas que pudessem atrair as pessoas a Cabo Frio, encontrando-se a sua principal indústria em crise e dadas as dificuldades de acesso à cidade até o final da década de 1930, que o crescimento populacional se mantivesse estagnado¹⁴⁰ e até se reduzisse. Isso concorria para que Cabo Frio mantivesse as suas características peculiares, sendo considerada até então como pouco mais que uma vila de pescadores.

(...) Ia-se a Cabo Frio por mar. Barcos que tinham vindo ao Rio com sal ou com peixe, na volta de boa vontade levavam passageiros. Não sei dizer, hoje, se tal prática era proibida pela Capitania do Porto, se a atividade era clandestina ou não. As embarcações entravam e saíam sistematicamente pelo canal recém aberto, abastecendo-se de sal sobretudo as cidades situadas mais ao sul do país. Mas nem a indústria salineira nem o que chamamos indústria do turismo progrediam como seria de se esperar e desejar.¹⁴¹

Além da via marítima havia a lacustre, essa principalmente para o transporte do sal pela Lagoa de Araruama, mas utilizada também para o transporte de passageiros, ainda que as

¹³⁸ VASCONCELOS, Clodomiro R. de (org.) Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922. Fotografias de Daniel Ribeiro. [Niterói: S.N.], 1922. Não paginado. Publicação comemorativa do Centenário da Independência. Foi mantida a grafia original do texto.

¹³⁹ MASSA, Hilton. Cabo Frio Histórico Político. Rio de Janeiro/RJ: ed. Gráfica Uma Ltda., 1980. p. 132. O ano a que o autor está se referindo é 1923.

¹⁴⁰ Tendo chegado à Iguaba Grande em 1913, o último trecho da Estrada de Ferro Maricá, ligando Iguaba Grande, distrito de São Pedro da Aldeia a Cabo Frio só foi inaugurado em 1937. Até essa data só se chegava ou saía de Cabo Frio de barco, pelo mar ou através da Lagoa de Araruama. O Decreto que aprovou os estudos definitivos para o prolongamento dos últimos 24,76km do ramal foi assinado em 6 de outubro de 1926 sob o número 17.456. A via rodoviária até Iguaba era bastante precária e a via marítima continuava sendo a principal alternativa até então, o que dificultava o acesso de seus moradores e do sal ali produzido à capital do Estado e às demais regiões. Sobre a chegada do trem a Cabo Frio ver RODRIGUEZ, Helio Suêvo. A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O resgate da sua memória. Rio de Janeiro/RJ: Open Plus Gráfica e Editora Ltda., 2004. e SANTOS, Schneider Franco dos. Estação do Sal: O trem de ferro em Cabo Frio. Monografia de conclusão de curso (História) defendida na UVA em 2004.

¹⁴¹ HANSEN, Guttorm. Cabo Frio: dos Tamoios à Álcis. Rio de Janeiro: ed. Achiamé Ltda., 1988. p.207.

condições desse transporte não fossem muito melhores do que a descrita anteriormente. É novamente Hanssen quem nos dá uma idéia de como era penosa a viagem para a capital – Niterói – e, ao mesmo tempo, deixa claro o quanto era difícil o acesso a Cabo Frio nesse período.

(...) Não se pode afirmar que no início a via férrea, alcançando Iguaba Grande, tenha proporcionado grande facilidade aos moradores [de Cabo Frio] quando tinham que ir a Niterói. Para chegar à estação faziam de barco o percurso de Cabo Frio a Iguaba [pelo canal do Itajuru até a Lagoa de Araruama]. Querendo tomar o trem que partiria às sete horas da manhã para Neves – e praticamente não havia outro em horário que conviesse – tinham que sair de casa às três horas da madrugada, pois o trecho por água era bem longo e não isento de perigo em dias de forte ventania.¹⁴²

A estrutura urbana de Cabo Frio pouco se modificara até a primeira metade do século XX e as características de uma pequena cidade colonial se mantinham quase inalteradas. É provável que isso se devesse em parte ao isolamento relativo que a cidade vivia provocado pela dificuldade de acesso a ela. Escrevendo em 1936, Pedro Guedes Alcoforado afirma que

“É própria a expressão ‘casualmente’, porque, com a falta, até hoje irremediável, de transporte e com a lamentável indiferença dos habitantes no que diz respeito à propaganda, ainda mesmo os mais interessados e de mais responsabilidade no município, tornam essa região desconhecida do resto do Brasil e só casualmente ali aporta um estrangeiro.”¹⁴³

Em sua obra, Cabo Frio nossa terra, nossa gente... Massa assim descreve a cidade:

(...) Nos alvares do século XIX, Cabo Frio, plantado à margem do Itajuru, tinha seu aspecto pitoresco. Mais parecia uma cidade de bonecas. Casas muito pequenas, cobertas de telhas, porém muito baixas, debruçadas dentro da lagoa, constituíam o que logo se chamou Rua da Praia, onde a água chegava quase à soleira das portas: Ainda hoje [1967], quem desce pela ponte Feliciano Sodré assiste ao soberbo espetáculo daquelas casas pequeninas, caiadas, mirando-se dentro das águas correntes do canal, se bem que violentadas pela presença ostensiva dos primeiros edifícios que contaminam a praça principal.¹⁴⁴

A permanência das antigas características urbanas era acompanhada também pela permanência dos costumes característicos do lugar. A principal atividade econômica – a indústria salineira – podia ser observada, ainda em 1967¹⁴⁵, em quase todo o município. Novamente Massa, num comentário acerca das salinas de Bento José Ribeiro – importante

¹⁴²HANSSEN, Guttorm. Cabo Frio: dos Tamoios à Álcalis. Rio de Janeiro: ed. Achiamé Ltda., 1988, p.180. Ver também MASSA, Hilton. Cabo Frio Histórico Político. op. cit. p. 133. Vale ressaltar, ainda que de forma precária e só para passageiros, foi inaugurada em 1923 uma linha de ônibus no trecho entre Cabo Frio e Iguaba que ligava a cidade à Estrada de Ferro Maricá. (Beranger, 1993: 70).

¹⁴³ALCOFORADO, Pedro Guedes. O Sal Fluminense. Niterói: Serviço Técnico de Publicidade, 1936. p. 15.

¹⁴⁴MASSA, Hilton. Cabo Frio: Nossa Terra, Nossa Gente... Rio de Janeiro: DINIGRAF, 2. ed., 1996. p.93.

¹⁴⁵Esse período – meados da década de 1960 – é o período em que a produção salineira encontra-se no auge, estimulada pela construção das duas refinarias de sal na cidade e pela inauguração da Álcalis em 1958. Além disso o turismo já começava a dar seus primeiros passos e a estrutura urbana começava a sofrer suas primeiras grandes mudanças.

industrial e comerciante da cidade – nos permite perceber o que era a cidade até à década de 1960.

“As salinas que construíra multiplicaram-se extraordinariamente por toda parte. Se lhe fosse dado contemplar, hoje, do alto do Morro da Guia, as sentinelas brancas de montículos de sal, postadas em todas as direções, a perder de vista, sentiria, por certo, a emoção indescritível dos que concorrem, com uma parcela do seu trabalho, para o bem-estar da coletividade”.¹⁴⁶

Apesar do sal de Cabo Frio ser sabidamente inferior em qualidade ao sal do Nordeste, isso não era admitido em tempo algum pelos produtores, até porque se não tinha as mesmas características do sal nordestino, ainda assim o produto fluminense era muito bom e se prestava a quase todos os usos. Também os moradores da cidade, por uma questão de orgulho, não admitiam a possibilidade do produto local ser de alguma forma inferior a qualquer outro. Mesmo em épocas de crise de baixa produção ou queda nos preços, a indústria salineira continuava a ser extremamente importante e grande parte da economia cabofriense girava em torno dela. Isso acabava dando ao sal uma dupla característica, ele era, ao mesmo tempo, produto e símbolo daquela comunidade.

Num artigo intitulado “Como se fabrica o sal” a revista Raios de Luz¹⁴⁷ apresenta “*as nossas grandes indústrias*” que, como não podia deixar de ser, têm as suas atividades relacionadas de alguma forma com o sal, são elas as caieiras e os estaleiros, além das próprias salinas, “*a nossa maior indústria*”. Os estaleiros, em particular, tinham um papel fundamental para a indústria salineira, pois eram eles que fabricavam as lanchas de sal¹⁴⁸ – embarcações a vela responsáveis por transportar o sal das salinas localizadas no interior da lagoa de Araruama até o porto em Cabo Frio – daí o sal era embarcado para diversos destinos no Brasil. Eram essas as únicas embarcações capazes de fazer esse trajeto em função do seu baixo calado que permitia a navegação dentro do canal e nos baixios da lagoa.

“Na década de 40, o total de lanchas distribuídas nos municípios produtores de sal chegava a cerca de 300 unidades. Geralmente estas embarcações, construídas especialmente para

¹⁴⁶ MASSA, Hilton. Cabo Frio: Nossa Terra, Nossa Gente... Rio de Janeiro: DINIGRAF, 2. ed., 1996. p.92. Para os que não conhecem a cidade de Cabo Frio e, por conseguinte, o Morro da Guia, trata-se da maior elevação existente na parte central da cidade, localizado às margens do Canal do Itajuru era possível – do alto do morro – avistar toda a região central da cidade, o distrito de Arraial do Cabo e a lagoa de Araruama. Ver mapa do centro urbano da cidade de Cabo Frio no anexo F deste trabalho.

¹⁴⁷ A revista “Raios de Luz” foi editada nas primeiras décadas do séc. XX por Pedro Guedes Alcoforado que, além dessa revista, gerenciou o jornal O Itajuru (1917) de propriedade de Alfredo Santa Rosa & Filho, fundou o jornal O Arauto (1918) e publicou O Sal Fluminense (1936). O exemplar da revista aqui utilizado é uma cópia sem data que encontra-se no AHCM de Cabo Frio, Fundo CDA 1125 (documentos avulsos sobre o sal). Pelos elementos presentes na revista acreditamos que a data da mesma seja entre o ano de 1918 e início de 1920.

¹⁴⁸ A revista Raios de Luz acima citada traz na sexta página da matéria “Como se fabrica o sal”, logo abaixo da foto do estaleiro de propriedade do sr. Sérgio J. de Sousa, a seguinte legenda “(...) De 1911 a esta data foram construídas neste Estaleiro 25 embarcações destinadas (sic) ao transporte do sal, no valor de 125:000\$000”.

navegarem na laguna, pertenciam aos donos das salinas. Eram também conhecidas como lanchões ou, na gíria, ‘barcos de fundo de prato’. (...) Eles traziam o sal dos locais mais longínquos, como por exemplo, do lugar conhecido como Ponta do Capim, situado no final da laguna, em Araruama”.¹⁴⁹

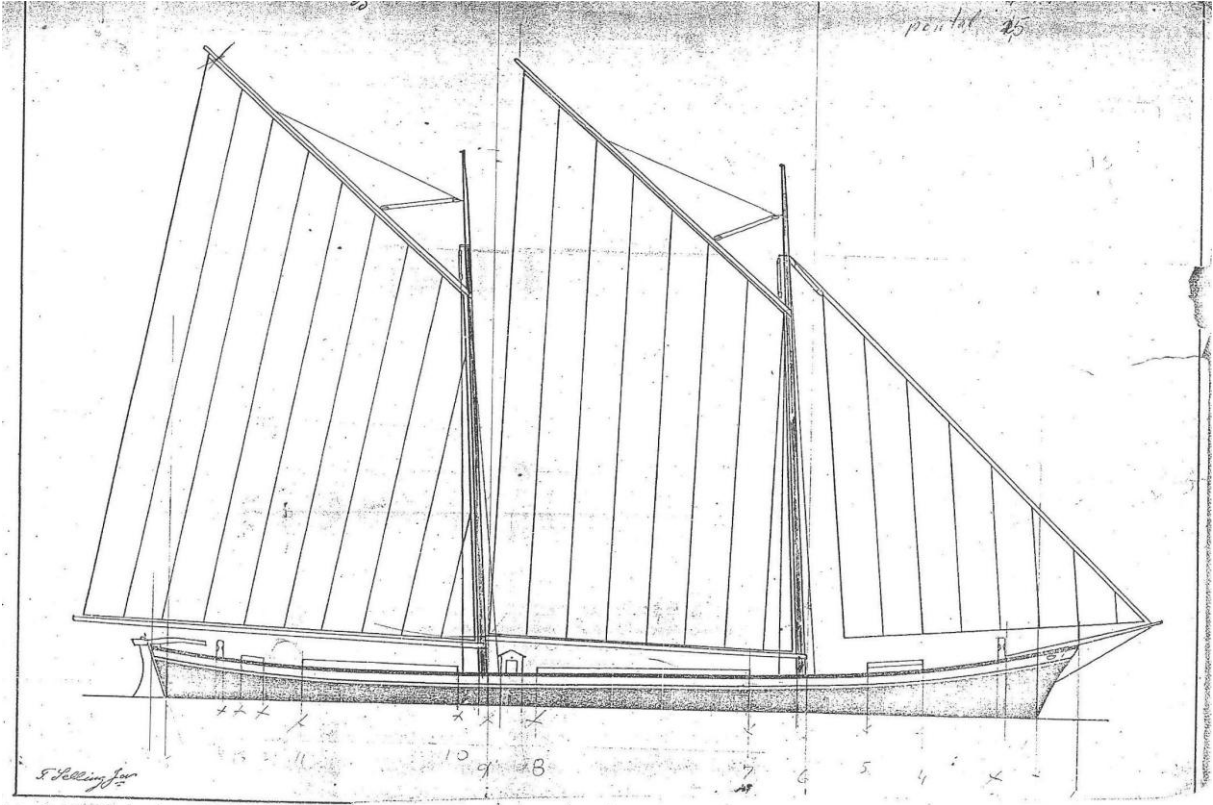


Figura 4 - Desenho esquemático de uma lancha que transportava sal das salinas localizadas no interior da lagoa de Araruama até o porto de Cabo Frio através do canal do Itajuru.¹⁵⁰

As lanchas também faziam parte da paisagem da lagoa, contudo elas desapareceram bem antes dos moinhos, graças à chegada da rodovia, que mudaria completamente o sistema de transporte do sal na região. “Com o desenvolvimento do sistema rodoviário (...) as Lanchas do Sal foram perdendo sua utilidade. As últimas mantiveram esta função até os anos 50 (...)”¹⁵¹.

¹⁴⁹ GOMES FILHO, Elísio. Histórias de célebres naufrágios de Cabo Frio. Rio de Janeiro: Texto e Arte, 1993. p. 247.

¹⁵⁰ “A tripulação, normalmente, era formada por três homens. Como a Lagoa de Araruama é rasa em muitos trechos, na ausência de ventos, usava-se a propulsão a vara (varejão).” Serviço de Documentação da Marinha: Setor de Modelismo Naval – RJ – Lancha do Sal. AHCM de Cabo Frio, documentos ancestrais, 1125.

¹⁵¹ Serviço de Documentação da Marinha: Setor de Modelismo Naval – RJ – Lancha do Sal.



Figura 5 - Lanchas do Sal ancoradas no cais do canal do Itajuru. É possível perceber entre as velas das lanchas a capela de Nossa Senhora da Guia no alto do Morro da Guia. Ao fundo, à direita, a ponte Feliciano Sodré completa a paisagem.¹⁵²

¹⁵² Foto Wolney, 1935.

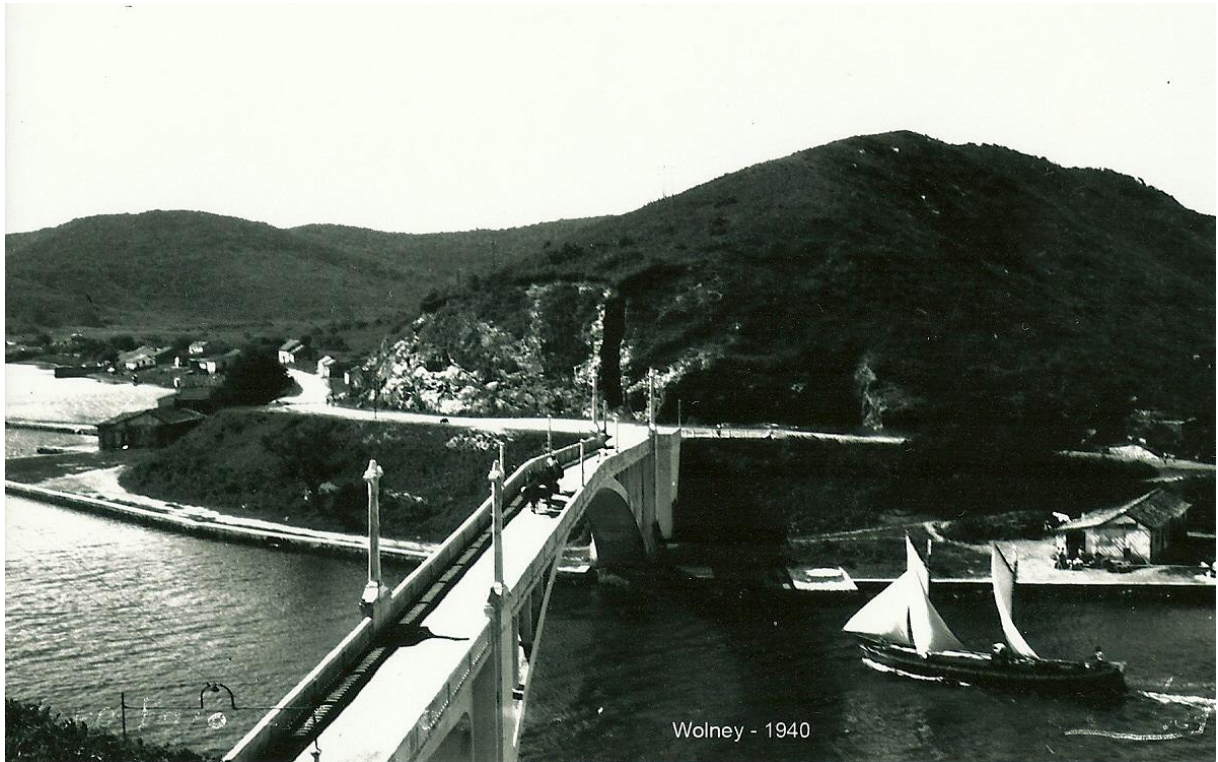


Figura 6 - Esta imagem feita a partir do Morro da Guia, mostra uma Lancha do Sal no momento em que se dirigia à Lagoa de Araruama. As lanchas buscavam passar exatamente sob o ponto central do arco da ponte Feliciano Sodré, para não correrem o risco de ter o mastro danificado. O morro ao fundo onde se apóia a extremidade da ponte é o Morro do Telégrafo e a estrada à esquerda de quem sai da ponte, é a Estrada dos Passageiros que levava à Estação Cabo Frio da Estrada de Ferro Maricá. À direita é possível perceber uma casa no local onde mais tarde se instalou o Costa Azul Iate Clube.¹⁵³

É importante perceber que a paisagem criada tanto pelas lanchas quanto pelas eiras e moinhos é muito mais que um mero detalhe, ela é uma marca daquela sociedade, é algo que a identifica por ser o cenário em que vivem seu cotidiano. As lanchas não serviam apenas para tornar mais bucólica a vista do canal, ou como elemento de composição para cartões postais daqueles que sabiam, e podiam, delas fazer um registro fotográfico. Nesse sentido Augustin Berque afirma que

"(...) 'A paisagem é uma marca, porque exprime uma civilização, mas também é uma matriz, porque participa de esquemas de percepção, de concepção e de ação — isto é, da cultura — que canalizam, em um certo sentido, a relação de uma sociedade com o espaço e com a natureza, em outras palavras, com a paisagem de seu ecúmeno.'¹⁵⁴

¹⁵³ Foto Wolney, 1940

¹⁵⁴ BERQUE, Augustin. Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, Roberto L. e ROSENDAHL, Zeny. (org.). Paisagem, Tempo e Cultura. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998. p. 84-85.

Em 1916 os salineiros da região organizaram-se em uma associação que recebeu o nome de Centro de Salineiros de Araruama.¹⁵⁵ Essa associação tinha como principal finalidade representar os interesses desses salineiros e apresentava-se da seguinte forma:

“Artigo 2º – O ‘CENTRO DE SALINEIROS DE ARARUAMA’ tem por fim emprender o aproveitamento social da classe de salineiros pela agremiação de seus membros; o desenvolvimento geral da indústria salínica; pelo estudo elevado e colectivo de todos os assumptos que lhe interessem e o prestígio moral da mesma classe pela concentração de seus esforços n’esse sentido.

§ único – Para estes fins a sociedade empregará todos os meios justos e lícitos, representando nos poderes públicos sobre as necessidades da indústria salífera associando-se ou federando-se a outras corporações congêneres, procurando assim conseguir fazer figurar a classe dos salineiros no lugar que lhe compete como ramo importante que já é da produção nacional.”¹⁵⁶

A leitura atenta do estatuto do Centro de Salineiros de Araruama deixa entrever ‘brechas jurídicas’ sugerindo que, nessa agremiação, a unidade entre os produtores da região era algo ainda em construção. Dessa forma o estatuto permitia, mesmo aos associados, negociar a sua produção de acordo com seus interesses particulares, à revelia do Centro.

“Artigo 3º – Quando seja julgado conveniente à defeza da produção dos associados, o Centro poderá intervir por agentes seus nas relações entre os seus sócios e os compradores de sal, quer nos mercados de exportação, quer nos de distribuição ou de consumo, representando e zelando os interesses **dos sócios que se quiserem utilizar d’esse serviço.**”¹⁵⁷ (grifo meu)

Acreditamos que a ressalva se dê em função da força que as casas atacadistas possuíam, frente a boa parte dos salineiros, responsáveis que eram pela negociação da produção do sal. Os salineiros, sem possuírem uma unidade forte o suficiente, não tinham como impedir que alguns de seus membros negociassem a sua produção diretamente com aqueles comerciantes. O capítulo II do estatuto do Centro Salineiro de Araruama (art. 5º) estabelece que “Podem fazer parte d’esta Sociedade as pessoas que estando no gozo de seus direitos civis, empreguem a sua actividade na industria do sal como proprietários, arrendatários ou contratantes de salinas”. Mesmo que alguns daqueles salineiros também fossem comerciantes, a categoria dos grandes comerciantes atacadistas não estava aí incluída. Os grandes proprietários, que já nessa época negociavam boa parte da produção, só viriam a se organizar em uma associação a partir de 1935, como veremos a seguir.

¹⁵⁵ Uma cópia do Estatuto do Centro de Salineiros de Araruama encontra-se arquivado no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio, Documentos Ancestrais 1125 (documentos avulsos sobre o sal). A associação foi registrada na cidade de Araruama em 20 de agosto de 1916.

¹⁵⁶ Estatuto do Centro de Salineiros de Araruama op. cit.

¹⁵⁷ Estatuto do Centro de Salineiros de Araruama op. cit.

Outro aspecto importante a ser analisado, diz respeito ao transporte da produção. Segundo o estatuto, ao Centro podiam associar-se tanto salineiros, quanto lancheiros e, apesar de em seu artigo 4º o estatuto afirmar que o Centro agiria “de modo a salvaguardar simultaneamente os interesses dos salineiros e dos lancheiros”, nos parece pouco provável que isso ocorresse. A correlação de forças ali presentes não era equilibrada e ainda que os primeiros dependessem dos segundos para escoar a sua produção os interesses não eram os mesmos e, em algum momento acabariam por colidir. Havia ali duas situações: uma na qual o dono da salina também era dono da lancha e, conseqüentemente, o lancheiro era seu funcionário; e outra em que o lancheiro era um profissional independente, mas, exatamente por isso, tinha o seu espaço de negociação sensivelmente diminuído.

A busca por alternativas de transportes mais eficientes não era uma novidade e o conflito de interesses já se mostrara por ocasião da abertura dos canais na lagoa de Araruama, entre os anos de 1875 e 1880, pelo engenheiro Leger Palmer.¹⁵⁸ Palmer buscava reorganizar sua companhia de navegação, sendo seus interesses maiores que aqueles restritos ao seu ofício de engenheiro. Em seu trabalho Schneider Franco dos Santos explicita esses interesses e nos permite ter uma dimensão dos conflitos ali existentes.

“Vale destacar que dentro do apelo de Palmer para a construção do canal de navegação, também era pedida a concessão do financiamento de uma empresa de navegação a vapor para o transporte do sal dentro da laguna que por sua vez, transportaria o sal direto sem a necessidade de armazenamento no Porto de Cabo Frio ou a baldeação para os lentos veleiros. Neste momento se faz necessário comentar sobre um outro grupo com interesses contrários ao de Palmer: comerciantes donos de armazéns e barcos à vela detinham o monopólio da navegação à vela em Cabo Frio e não deixariam que os interesses de Leger Palmer, em estabelecer uma empresa de navegação à vapor, concorresse no forte mercado de transporte marítimo.”¹⁵⁹

A importância desse mercado fica clara a partir das palavras de Palmer, “A duração das viagens será de dez horas entre os dois portos [Cabo Frio e Rio de Janeiro], e muitos viajantes que preferem atualmente a via terrestre concorrerão sem dúvida para o transporte nos vapores, que virá restituir a Cabo Frio sua antiga importância”¹⁶⁰. Palmer afirma ainda que

¹⁵⁸ Sobre a abertura do Canal Mossoró em São Pedro da Aldeia e do Canal Palmer em Cabo Frio e os problemas de navegação na lagoa de Araruama ver, entre outros GOMES FILHO, Elísio. Histórias de célebres naufrágios de Cabo Frio. Rio de Janeiro: Texto e Arte, 1993. e SANTOS, Schneider Franco dos. Estação do Sal: O trem de ferro em Cabo Frio. Monografia de conclusão de curso (História) defendida na UVA em 2004.

¹⁵⁹ SANTOS, Schneider Franco dos. Estação do Sal: O trem de ferro em Cabo Frio. op. cit. p. 20.

¹⁶⁰ APUD GOMES FILHO, Elísio. Histórias de célebres naufrágios de Cabo Frio. op. cit. p. 168. A via terrestre aqui citada refere-se ao trajeto de trem entre Iguaba e Neves; até Iguaba ia-se de barco pela lagoa de Araruama, ver nota 142.

“A navegação a vapor na lagoa reclama imperiosamente a navegação a vapor entre Cabo Frio e o Rio de Janeiro. Convém, portanto, se se quiser utilizar todas as vantagens que pode dar a navegação a vapor da lagoa, completá-la com a mesma navegação em barra fora, e ter-se-á, assim, dado um apoio sério ao progresso dos municípios de Saquarema, Araruama e Cabo Frio..¹⁶¹

O embate com os comerciantes locais que viam no investimento de Palmer uma ameaça ao controle que exerciam sobre a navegação e comércio de sal fez com que Palmer recuasse em um primeiro momento para em seguida reorganizar a sua companhia. Como podemos perceber, o transporte sempre foi um problema e a indústria salineira buscou pelos mais variados meios, desde seu início, melhores formas para equacionar os problemas relativos ao escoamento de sua produção. A Cia. Salinas Perynas é um bom exemplo disso. Para sanar o problema de transporte a companhia escoava boa parte da sua produção, desde o final da década de 1920, através do Porto do Forno na praia dos Anjos, em Arraial do Cabo:

“(…) Mas haviam (sic) dificuldades na exportação do sal através do porto de Cabo Frio, que só permitia o carregamento de embarcações de pequeno calado. Perynas constituiu então a Cia. Porto e Melhoramentos de Cabo Frio, obtendo do Governo Federal, em 1929, autorização para a construção de uma estrada de ferro, ligando as salinas ao Arraial do Cabo, e igualmente a concessão para construir um porto de mar para barcos de maior porte.”¹⁶²

¹⁶¹ APUD GOMES FILHO, Elísio. Histórias de célebres naufrágios de Cabo Frio. Rio de Janeiro: Texto e Arte, 1993 p. 169.

¹⁶² SAL – panfleto de 8 páginas produzido e distribuído pela Cia. Salinas Perynas por ocasião das comemorações dos 50 anos da empresa.

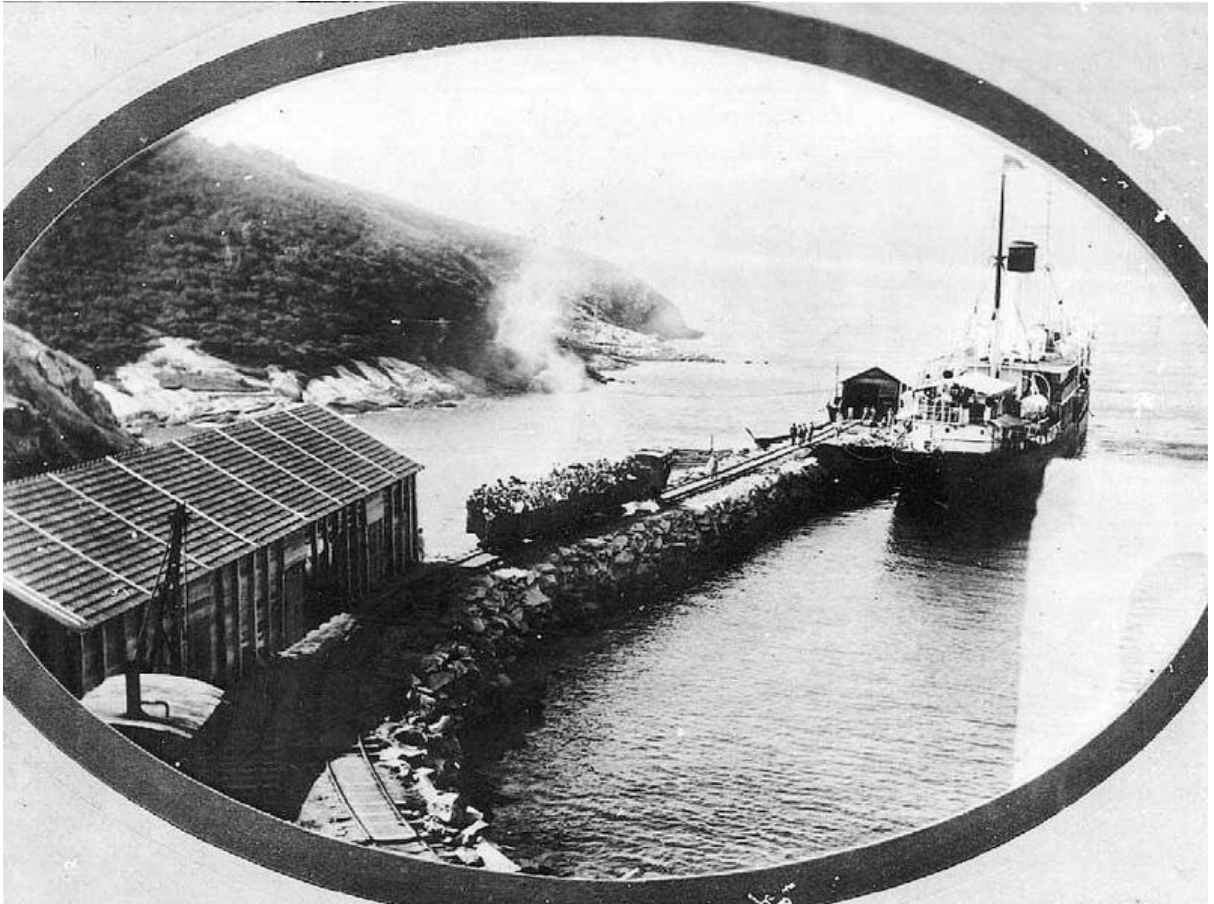


Figura 7 - Foto do dia da inauguração do Porto do Forno na enseada dos Anjos em Arraial do Cabo. A pequena locomotiva carrega em seus vagões os convidados da região que foram participar da inauguração. O navio Comandante Alcídio, ancorado no porto, foi quem trouxe a comitiva da capital do estado e do distrito federal.¹⁶³

¹⁶³ Fonte: Acervo Wolney, 1929.



Figura 8 – Apenas o porto do Forno possuía na região condições para receber grandes navios, com calados superiores a onze metros. Nesta imagem podemos observar um navio preparando-se para deixar o porto. Ao fundo a imponente ilha do Cabo Frio, importante ponto de referência para a navegação na região.¹⁶⁴

A questão do transporte e comercialização do sal está diretamente relacionada com o desenvolvimento da cidade. Daí faz-se necessário colocarmos uma questão que nos ajude a pensar a forma como as forças políticas e econômicas locais se organizavam e como esse desenvolvimento se processa. É ponto pacífico que no início do século XX Cabo Frio era uma localidade pequena, pouco expressiva no cenário nacional e com relativa dificuldade de acesso.

Também as belezas da região, apesar de serem por muitos reconhecidas e exaltadas, ainda não se constituíam em elementos de atração e desenvolvimento. Contudo, apesar de sua pouca expressividade, nos parece lícito conjecturar que dada a importância do produto que dali era extraído a cidade devesse ter experimentado um desenvolvimento sócio-econômico maior do que o que de fato ocorreu. Alberto Lamago aponta na direção dos grandes atacadistas de sal para explicar os altos lucros e o pequeno desenvolvimento, o que nos parece ser o caminho mais apropriado para entender o que ali ocorria. A força dos grandes comerciantes de sal da região cresce na mesma medida em que cresce a necessidade e o consumo de sal no país. A

¹⁶⁴ Fonte: Acervo Wolney. Apesar de não ser datada, acreditamos que pelas características da imagem, esta seja da década de 1960.

cidade, no entanto, não experimenta o mesmo ritmo de desenvolvimento. Mesmo ainda não tendo elementos suficientes para tal afirmação e que estejamos nos baseando principalmente nos dados e análises de Lamego, é provável que o pequeno desenvolvimento experimentado pelo município nas primeiras décadas do século XX esteja diretamente relacionado com o fato das rendas advindas da indústria salineira destinarem-se apenas a um pequeno grupo que compunha a elite política e econômica local, pouco se refletindo em benefícios diretos para a população local.

Em 24 de janeiro de 1935 foi criado o Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltda. Essa sociedade criada entre os comerciantes de sal passou a partir daí a concentrar todas as transações comerciais de sal na região com o intuito de potencializar os lucros daí advindos. A criação dessa associação, bem mais estruturada que o Centro de Salineiros de Araruama, era uma maneira de aumentar o poder econômico e político dos donos das firmas atacadistas, facilitando assim a defesa de seus interesses e aumentando as suas possibilidades de ganhos. Alcoforado defende a existência do Centro e exalta a sua atuação, afirmando que

“Antes da sua existência, o sal era vendido a 1500 o saco de 72 kilos, e o exportador só o comprava fiado ou em troca de gêneros. Os salineiros andavam numa verdadeira miséria, muitos abandonaram suas salinas, a produção era insignificante, porque na época das safras, não tinham dinheiro para cuidar das colheitas, nem para limparem as salinas. Com o Centro, o sal subiu para o preço atual, de 5\$500 a 6\$000 o saco, é pago à vista e permitiu que os salineiros aumentassem a produção, que era de um milhão por ano em média, para mais de dois milhões, como foi a produção de 1935.¹⁶⁵

O Centro de Comércio de Sal através de seu Regimento Interno¹⁶⁶ mostra-se muito mais incisivo sobre as diversas questões de interesse de seus sócios que o Centro de Salineiros de Araruama. Essa nova associação passa a definir, entre outras questões, o valor do produto – “as vendas de sal serão efetuadas de acordo com as tabelas de preços organizadas pelos sócios em maioria” (cláusula primeira) –; o local de depósito e armazenamento do sal bem como o aluguel a ser pago por eles (cláusula terceira); a forma de embarque do produto (cláusula quinta) e a carga que cada navio estaria autorizado a transportar (cláusula sétima).

“SÉTIMA – o transporte do sal para Macahé, será feito pelos iates “Rixales” e “Godofredo”, em partes iguais por quantidade de kilos; para o Rio de Janeiro, pelos iates “Coral”, “Leão” e “Perynas I”, também em partes iguais por quantidade de kilos; para Victoria, pelo iate “Coral”, descontando neste caso na quota do Rio de Janeiro o sal enviado para aquele porto; para os portos de Sta. Catharina e Paraná, pelo iate “Eva”; e para os portos do Rio Grande do Sul, pelo “Perynas II” e navios do Lloyd Brasileiro. Quando o “Perynas II” for diretamente ao

¹⁶⁵ ALCOFORADO, Pedro Guedes. O Sal Fluminense. Niterói: Serviço Técnico de Publicidade, 1936, p.86.

¹⁶⁶ Regimento Interno do Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltda., aprovado e registrado em 24 de janeiro de 1935. O documento de 6 páginas é assinado por todos os 9 sócios. Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio, Documentos Ancestrais 1125 (documentos avulsos sobre o sal).

porto de S. Francisco, será reservada uma pequena quota para lastro do mesmo. Todo o sal vendido pela Sociedade para o Porto do Rio Grande do Sul, Pelotas e Porto Alegre, será aprontado metade no porto do Cabo¹⁶⁷ pela Cia Salinas Perynas e a outra metade no porto de Cabo Frio, por Pereira, Bastos & Cia., sendo que da parte destinada a aprontação e embarque em Cabo Frio, 50% será embarcado no “Perynas II” e 50% restante nos navios do Lloyd Brasileiro.¹⁶⁸

A importância dessa cláusula do regimento reside no fato de que, muitas vezes, os donos dessas casas comerciais constituíam-se também em donos de salinas, donos de lanchas e donos dos navios – como era o caso da Pring, Bastos & Cia, proprietária do Coral e do Activo (embarcação a vela não relacionado aqui) – o transporte marítimo do produto significava, por vezes, um lucro maior que a própria produção do sal. No caso do Rio Grande do Norte o custo do transporte excedia em muito o preço do sal no aterro, como veremos adiante. O sistema de cotas estabelecido pelo regimento do Centro (cláusula sexta), para a exportação da produção, acabava por garantir uma reserva de mercado às companhias já estabelecidas e signatárias desse documento. As cotas foram assim fixadas:

Tabela 2 - Distribuição do percentual de comercialização a que cada sócio fazia jus, segundo a cláusula sexta do Regimento Interno do Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltd.¹⁶⁹

FIRMA	Percentual
Pereira, Bastos & Cia	24%
Cia Salinas Perynas	20%
Souza Mattos & Cia	14%
Taboada & Cia	14%
Pring Torres & Cia Ltda.	10%
Ribeiro de Abreu & Cia	5%
Waldemar de Azeredo Santos	5%
Grillo, Paz & Cia	5%
Francisconi & Cia. Ltda.	3%

¹⁶⁷ O porto aqui citado é o Porto do Forno na praia dos Anjos em Arraial do Cabo. A Cia. Salinas Perynas explorava esse porto desde 1929.

¹⁶⁸ Cláusula sétima do Regimento Interno do Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltd. Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio, Documentos Ancestrais 1125 (documentos avulsos sobre o sal)

¹⁶⁹ Fonte: Regimento Interno do Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltd. (cláusula sexta). Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio, Documentos Ancestrais 1125 (documentos avulsos sobre o sal).



Figura 9 - Trabalhadores da estiva preparando-se para fazer o embarque do sal no porto de Cabo Frio. O produto que no início do século XX era carregado em cestos e armazenado diretamente nos porões dos navios, em 1955 já era ensacado antes de ser embarcado.¹⁷⁰

¹⁷⁰ Foto Wolney, 1955.



Figura 10 – Apesar do ensacamento do sal o carregamento dos navios no porto de Cabo Frio continuava a ser feito de forma extremamente precária. Os estivadores chegavam a transportar até dois sacos através de pranchões que ligavam o cais do porto ao convés dos navios. Segundo depoimento do sr. Warley Sobrosa os homens que aparecem sentados em primeiro plano eram trabalhadores que ficavam aguardando a possibilidade de serem contratados.¹⁷¹

Na prática o Centro se constituía em um cartel de grandes firmas que, com uma ação comercial extremamente agressiva, definia o preço do produto a partir do controle do transporte para o escoamento da produção. Distribuía-se assim o lucro entre um reduzido número de grandes produtores e atacadistas, ficando o pequeno produtor à mercê da ação do Centro. É Alberto Lamego quem primeiro faz uma detalhada análise da ação desse grupo e denuncia a sua prática como

“O mesmo que se dera com outras indústrias, notadamente a do açúcar, subjugada por grandes firmas antes da sua regulamentação pelo governo, deu-se com o sal em condições porém ainda mais nocivas. Sob a pressão da escassez de transportes e dos impostos elevados viram-se os salineiros fluminenses compelidos a um contrato de ‘venda exclusiva’ a um grupo de firmas consolidadas sob o nome de ‘Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltda.’ Era quase o fim. A escravidão econômica dos produtores a meia dúzia de magnatas capitalistas. Dois milhões de sacos anualmente monopolizados. Voltava-se aos tempos da Colônia!”¹⁷²

Lamego, com sua acurada capacidade de análise aliada a uma atitude quase militante, aponta em direção ao sistema capitalista liberal e acusa:

¹⁷¹ Foto Wolney, 1955.

¹⁷² LAMEGO, Alberto Ribeiro. O homem e a restinga. Rio de Janeiro: ed. Lidador, 1. ed., 1946. (Edição fac-similar do IBGE), 2007. p.182.

“Já com isto deveria contentar-se a voracidade capitalista de tão conceituados cidadãos. Entretanto há mais ainda. Entre os primores da ‘liberdade’ do tão chorado liberalismo que permitia monopólios draconianos de parasitas inteiramente alheios à produção, há sempre o direito de tripúdio livre sobre os escravos que já suga. (...) Transcendentes maravilhas do liberalismo decaído. Do comércio ‘livre’ onde meros rabiscadores de assinaturas, simples negociadores do trabalho alheio, em escritórios de luxo no Rio de Janeiro conjuram-se na inaudita ganância de esmagarem o produtor que lhes dá fortunas, para depois sugarem as grandes massas consumidoras com trustes privilegiados”.¹⁷³

A ação do Centro acabava agravando ainda mais, como mostra Lamego, os inúmeros problemas relacionados à indústria salineira. A questão da ferrovia, por exemplo, colocada por Alcoforado e por tantos outros, só viria a ser resolvida em 1937, com a chegada da tão esperada estrada de ferro a Cabo Frio. Contudo, a ‘Estação do Sal’ já chegou marcada de morte e a sua existência foi efêmera. O começo do fim se deu a partir de 1963, “a desativação da E. F. Maricá se deu ao contrário de sua criação, ou seja, o primeiro trecho a ser desativado foi aquele entre Araruama e Cabo Frio”.¹⁷⁴ Até a chegada da ferrovia, e mesmo após essa, o transporte apresentou-se sempre como um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento da indústria salineira e da região como um todo. Desde as primeiras embarcações a vela utilizadas para o transporte de sal e de passageiros, passando pelos vapores, pela companhia de navegação de Palmer, pelos inúmeros apelos para que fosse feita a extensão do ramal da EFM à Cabo Frio, até chegar à implantação efetiva dessa; o que observamos aí é a inexistência de uma política pública clara que visasse organizar esse importante setor da economia, articulando as diferentes áreas do transporte. A ferrovia, meio fundamental para alavancar áreas industriais, apresentava-se desde o século XIX, numa escala mundial, como complementar a outros meios de transportes, sobretudo o marítimo, visando atender às demandas da produção e do fluxo de pessoas.

“Do ponto de vista global, a rede de troncos ferroviários permanecia suplementar à de navegação internacional. Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo. O transporte marítimo, como já vimos, não se tornou notavelmente rápido em nosso período. (...) Trilhos e navios transportavam mercadorias e pessoas.”¹⁷⁵

¹⁷³ LAMEGO, Alberto Ribeiro. O homem e a restinga. Rio de Janeiro: ed. Lidador, 1. ed., 1946. (Edição fac-similar do IBGE), 2007. p. 183.

¹⁷⁴ RODRIGUEZ, Helio Suêvo. A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O resgate da sua memória. Rio de Janeiro/RJ: Open Plus Gráfica e Editora Ltda., 2004. p. 102.

¹⁷⁵ HOBBSAWM, Eric J. A Era do Capital: 1848 – 1875. São Paulo: Paz e Terra, 2009. (15. ed.) pp. 100-101.

Já em Cabo Frio, numa escala local, tínhamos exatamente o oposto, uma concorrência entre essas áreas. De um lado havia os que defendiam a implantação do sistema ferroviário como a solução para a indústria salineira, do outro estavam os grupos de comerciantes que, na defesa de seus interesses, postulavam a permanência do transporte marítimo como o meio mais eficaz para a realização de tal atividade¹⁷⁶. É importante registrar que a falta de planejamento e investimento no setor de transportes não era uma exclusividade de Cabo Frio, tampouco podemos creditar a demora na construção da ferrovia apenas à ação dos comerciantes que defendiam com veemência seus interesses privados. O que ocorria em Cabo Frio era, na verdade, um reflexo da política nacional que nem mesmo a importância do que ali se produzia, nem a proximidade com a capital do Estado e dessa com o distrito federal eram suficientes para se estabelecer um plano de ação na área dos transportes que atendesse às demandas regionais. Um planejamento objetivando dinamizar o setor de transportes que viesse a surtir efeito, só viria a ocorrer após a adoção da matriz rodoviária, o que acabou acontecendo exatamente no ano seguinte à inauguração da “Estação do Sal”, quando o governo do estado, pelas mãos do seu interventor, deu início a um programa de transportes com ênfase nessa matriz.

Amaral Peixoto, interventor federal no estado do Rio de Janeiro, passou a ter, a partir desse momento, um papel de fundamental importância na política fluminense. A sua passagem pelo governo com um estilo bastante peculiar rendeu-lhe, além de uma forte liderança política à frente do PSD e um grande apoio popular, a alcunha de ‘o comandante’.¹⁷⁷

“A partir do desmembramento a que fora submetida em fins de 1938, a Secretaria de Viação e Obras Públicas, tendo à frente o capitão Hélio de Macedo Soares e Silva, passou a se dedicar mais objetivamente à implantação de um programa rodoviário. Com esse objetivo foi criada a Comissão de Estradas de Rodagem, dirigida pelo engenheiro Francisco Saturnino Braga. Como resultado dos trabalhos desse grupo, foram construídas diversas rodovias – num total de 694 km – visando facilitar a ligação da capital fluminense com as diferentes regiões do estado: assim, foram concluídos vários trechos da atual rodovia Amaral Peixoto, responsável pela ligação litorânea com o norte do estado (...).”¹⁷⁸

¹⁷⁶ A disputa entre esses dois lados é registrada através da imprensa na capital federal, ver o Diário Carioca em suas edições de março de 1933. O pesquisador Elísio Gomes Filho reproduz parte dessa disputa nas páginas de seu livro História de célebres naufrágios do Cabo Frio.

¹⁷⁷ Ernani do Amaral Peixoto foi nomeado interventor federal no estado do Rio de Janeiro às vésperas da implantação do regime do Estado Novo e exerceu o cargo até o fim do governo Vargas, em 1945. Voltou a governar o estado entre 1951 e 1955. Sobre esse personagem e a sua atuação à frente do estado do Rio de Janeiro ver, entre outros: MOREIRA, Regina da Luz. Tempos de Amaral. Niterói: Imprensa Oficial, 2005; FERREIRA, Marieta de Moraes. Crônica Política do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: ed. Fundação Getúlio Vargas, 1998; CAMARGO, Aspásia et al. Artes da política: diálogo com Ernani do Amaral Peixoto. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986 e COSTA, Rafael Navarro. Tecendo as redes da política: articulações e projetos na construção do amaralismo. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura/PUC-Rio, 2008.

¹⁷⁸ MOREIRA, Regina da Luz. Tempos de Amaral. Niterói: Imprensa Oficial, 2005. p. 47

Sobre o plano rodoviário posto em prática durante a sua interventoria, Amaral Peixoto afirma que:

“O primeiro plano que se fez foi o plano de rodovias. Talvez só São Paulo tivesse plano rodoviário; o estado do Rio foi o segundo a fazer. Exatamente, um plano rodoviário, criando dentro do departamento uma divisão de auxílio aos municípios. Não adiantava fazer uma estrada para Campos e deixar municípios a 20 ou 30 km dessa estrada sem comunicação. Então eu fazia os convênios com os municípios e fazia as ligações entre os troncos estaduais e as sedes dos municípios.”¹⁷⁹

A matriz rodoviária se impôs de forma irresistível e irreversível em todo o país, mas até que a “Estação do Sal” fosse desativada, o trem cumpriu um importante papel. Lysia Bernardes nos mostra que a partir da chegada do trem, “a não ser o sal das salinas Perinas, embarcado para o Rio de Janeiro através do porto do Arraial do Cabo, praticamente toda a produção da Araruama era transportada pela estrada de ferro (E. F. Maricá)” para em seguida constatar que “com o progresso dos transportes rodoviários e a construção da estrada Amaral Peixoto, que liga a região em estudo a Niterói, o caminhão em poucos anos suplantou o trem”.¹⁸⁰

De uma forma ou de outra, a questão do transporte fora solucionada. A partir daí, mais uma vez, as questões passariam a ser outras. Superada a questão dos transportes, produtores e comerciantes têm que se adequar às regras estabelecidas pelo recém criado Instituto Nacional do Sal.

¹⁷⁹ Depoimento de Amaral Peixoto In: MOREIRA, Regina da Luz. Tempos de Amaral. Niterói: Imprensa Oficial, 2005. p. 48.

¹⁸⁰ BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Planície Litorânea e Zona Canavieira do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1957. p. 135.

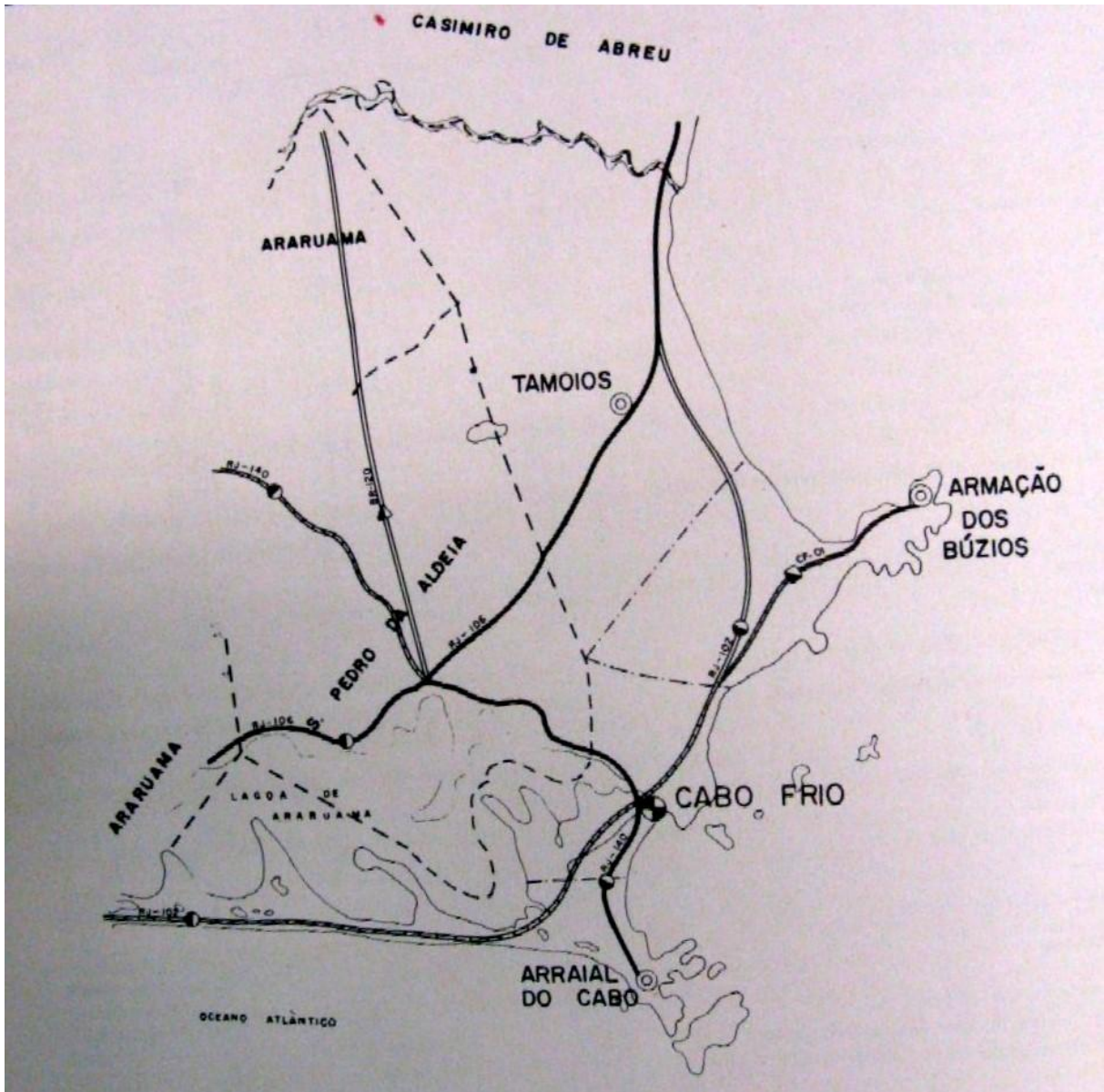


Figura 11 - No mapa acima podemos observar a ligação do tronco estadual (RJ-106 – Rod. Amaral Peixoto) com a sede do município de Cabo Frio através da RJ-140 (antiga Rodovia Central Bruno Martins).¹⁸¹

¹⁸¹ Fonte: Estudos para o planejamento municipal: Cabo Frio. Rio de Janeiro: FIDERJ, 1977. p. 20.



Figura 12 - Inauguração da "Estação do Sal", ramal Cabo Frio da Estrada de Ferro Maricá. É sintomático que na festa de inauguração do ramal Cabo Frio a grande vedete – O TREM – não apareça naquela que talvez seja a única imagem pública do grande dia festivo. Apesar do estado precário da estrada de rodagem que levava a Cabo Frio, o meio de transporte que sobressai na foto é o automóvel. A grande presença de automóveis na inauguração antecipava a supremacia da matriz rodoviária sobre a ferroviária que chegara tarde e duraria pouco.¹⁸²

2.4 INS/IBS/CES – apogeu e crise da indústria salineira fluminense.

Até o final da década de 1930 não havia ainda uma legislação que organizasse a produção e o comércio do sal em nível nacional. Até então eram os próprios salineiros ou comerciantes organizados em todo o Brasil, como o Centro de Comércio de Sal Fluminense, que fixavam o valor do produto e estabeleciam regras para a produção e comercialização em cada região. Essa situação se manteria até 1940 quando, através do DECRETO-LEI Nº 2.300¹⁸³, de 10 de junho de 1940 foi criado o INS – Instituto Nacional do Sal. A partir daí passou a existir sobre o sal uma legislação nacional à qual todos estavam sujeitos.

¹⁸² As duas principais obras sobre transporte ferroviário pesquisadas para este trabalho (RODRIGUES, 2004 e SANTOS, 2004) não trazem nenhuma imagem da inauguração do ramal Cabo Frio. Também os pesquisadores da região consultados não possuíam nenhuma imagem do trem na plataforma no dia da inauguração da estação. Além disso, não foi possível identificar o dia exato da inauguração da estação com nenhum desses pesquisadores. Essa, que talvez seja a única imagem pública do dia da inauguração, faz parte do acervo particular de Luiz da Costa Bandeira e foi gentilmente cedida por seu filho, Antônio Carlos Bandeira. A imagem aqui presente foi digitalizada a partir da edição de outubro de 1937 da revista Vida Doméstica, pertencente ao colecionador e que se encontrava em péssimo estado de conservação. A matéria em questão pode ser encontrada na FBN, seção de periódicos – PR-SPR2483/jul-dez de 1937.

¹⁸³ Lex-Coletânea de Legislação e Jurisprudência: legislação federal e marginália. São Paulo, 1940. p. 323.

“Até 1940, a indústria salineira nacional constituía uma atividade proveitosa apenas para uma minoria reduzida e privilegiada, que nela realizava uma virtual ‘concentração de poder privado’. Tinhamos fortes empresas que, dispondo das melhores salinas e sendo, simultaneamente, grandes armadoras, só cuidavam de organizar nocivos monopólios no mercado interno. Esses próprios monopólios não tinham estabilidade, pois entre os que lhes disputavam a primazia não cessava a luta pela preponderância una e absoluta nos principais centros de distribuição e de consumo. O resultado é que os preços, tanto nesses centros como nos aterros das salinas – que são o ponto de entrega da mercadoria ao comprador – estavam sempre sujeitos às mais violentas e danosas oscilações”. (...) “Assim é que surgiam ora os anos de relativa prosperidade e riqueza, ora as épocas ruinosas e de falência, sem que a indústria pudesse assentar, definitivamente, numa base sólida e progredir sob um ritmo certo. Nas desesperadas pugnas de seus maiorais, a indústria se achava num ponto entre o estado semi-caótico e a queda no nada do desaparecimento completo. Urgia, nestas condições, a criação de um órgão central de controle, de coordenação e de amparo, que corrigisse desigualdades injustas; que defendesse e auxiliasse os pequenos salineiros; e que promovesse todas as medidas de que pudessem resultar a estabilização econômica dessa indústria e o progresso dela, em alicerces insuscetíveis de gerar bruscas quedas e recuos periódicos.”¹⁸⁴

A criação do INS insere-se num contexto mais amplo que buscava diminuir a dependência externa do país através do investimento na industrialização com a conseqüente substituição das importações. Dessa forma, durante o governo Vargas o Estado vai redefinindo o seu papel e fortalecendo as instituições reguladoras da economia.

“O argumento de nossa discussão é o de que as crises, além de contribuírem de forma indireta para a industrialização por substituição de importações (como analisou Celso Furtado), ajudaram a formar instituições e uma capacidade de governança que se torna mais evidente na segunda metade do período (1937-1945)”. (...) Desde os primeiros anos do governo fica claro que as relações entre Estado e industriais iriam mudar substancialmente, e que o presidente e seus ministros seriam interlocutores atentos, mas também agiriam como árbitros entre os interesses agrícolas *versus* industriais, assim como entre os interesses dos trabalhadores *versus* dos empresários. Estas características nos levam a definir esse período como uma era keynesiana, com a diferença de que a ênfase das políticas brasileiras não reside propriamente no esforço de vencer os ciclos recessivos e salvar empregos, mas se centra na busca de sair da recessão para crescer de forma continuada.¹⁸⁵

O decreto que cria o INS estabelece, de imediato, algumas ações que modificam de forma significativa o sistema de produção de sal no país.

O artigo 4 do decreto estabelece um sistema de cotas segundo a análise feita pelo Instituto acerca da necessidade do consumo de sal no país. Desse modo o INS fixa “para cada Estado uma quota de produção, que se distribuirá pelas suas salinas”.¹⁸⁶ Em seu artigo 17 o INS proíbe a construção e exploração de novas salinas bem como a ampliação das que já existiam, ficando de fora somente a produção destinada à indústria de transformação que “não será, incluída na quota a que se refere o art. 4º, nem na proibição do artigo anterior”.¹⁸⁷

¹⁸⁴ FALCÃO, Armando. Análise breve da atuação do Instituto Nacional do Sal. Rio de Janeiro: 1946. p. 12.

¹⁸⁵ LEOPOLDI, Maria Antonieta P. A economia política do primeiro governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.) O Brasil Republicano. vol. 2 – O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. pp. 243-244.

¹⁸⁶ Artigo 4 do Decreto-lei nº 2.300, de 10 de junho de 1940.

¹⁸⁷ Artigo 18 do Decreto-lei nº 2.300, de 10 de junho de 1940.

Considerando que o governo Vargas buscava investir cada vez mais num processo de industrialização do país e sendo o sal um insumo básico para os mais variados produtos, a ressalva do artigo 18 é bastante pertinente.

É exatamente em função da necessidade de industrialização que no governo Vargas, a partir da ação direta do INS, é criada a Álcalis. Como já vimos, os álcalis são fundamentais para o funcionamento das indústrias de base, sobretudo a barrilha, utilizada tanto no refino do petróleo, quanto na indústria siderúrgica. A Álcalis, criada por decreto em 1943, vai desempenhar um papel de fundamental importância na industrialização do país, ainda que só entre em operação em 1958. A criação da Álcalis e, mais diretamente, a ação do INS são evidências que nos permitem perceber o perfil do projeto de país que estava sendo posto em prática pelo governo de Getúlio.

O sistema de cotas para a produção de sal constituiu-se desde o início num empecilho aos interesses dos grandes salineiros em todo o país. Tanto na região da Lagoa de Araruama, quanto no Rio Grande do Norte (maior produtor de sal do Brasil) os produtores reclamavam com veemência da limitação imposta pelas cotas.

Num primeiro momento a imposição das cotas parecia beneficiar os produtores potiguares uma vez que no Rio Grande do Norte eram muitos os problemas para o transporte do seu produto o que aumentava consideravelmente o preço final de venda. Dessa forma a limitação imposta pelas cotas obrigaria ao consumo do produto nordestino. No quadro abaixo podemos observar a composição do preço do produto potiguar no ano de 1947.

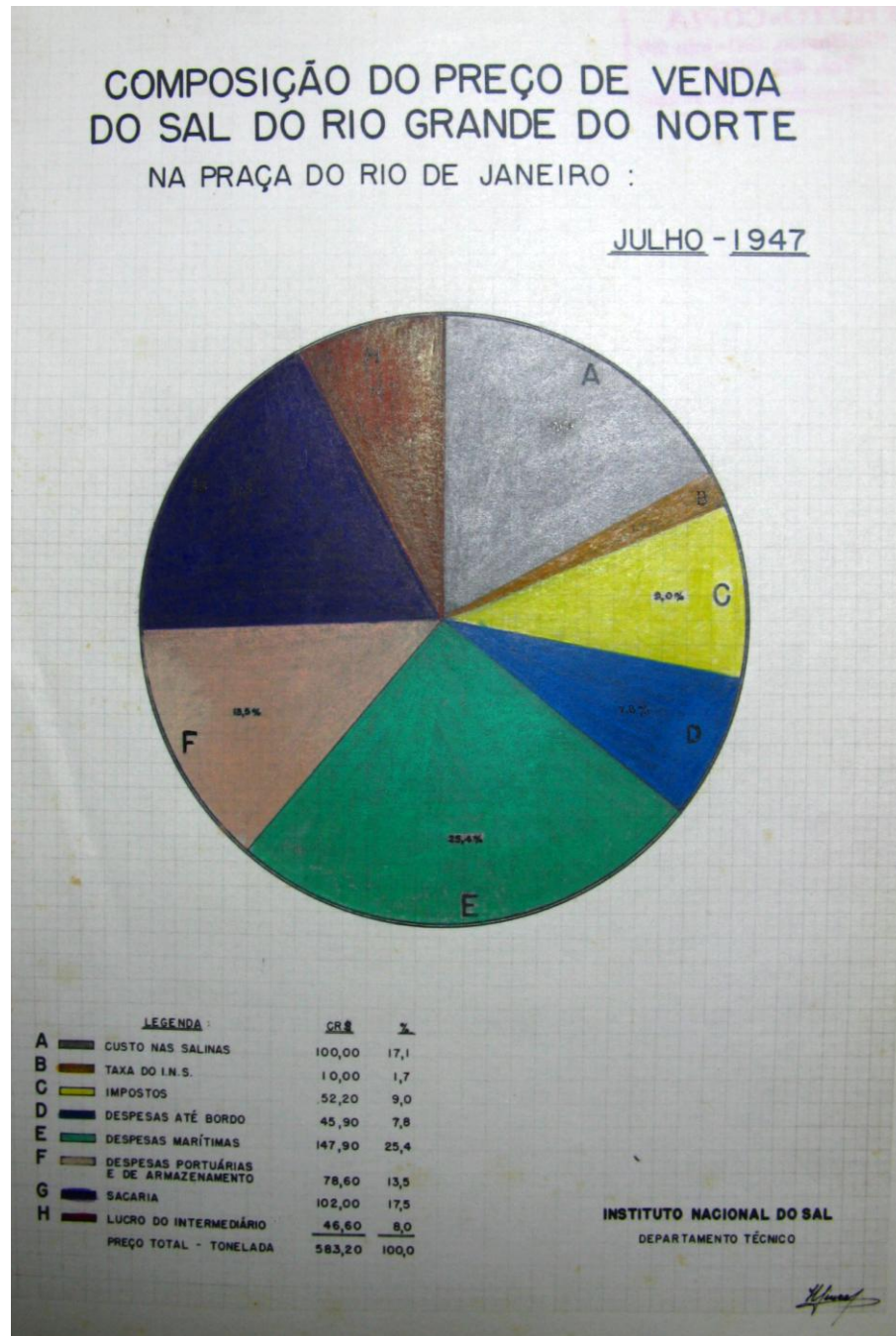


Figura 13 - Os itens D, E e F que compõem o custo com transporte representam 46,7% do valor final do produto potiguar na praça do Rio de Janeiro.¹⁸⁸

Não fosse o alto custo do transporte o produto potiguar não teria concorrente no Brasil, pois o custo de produção do sal era muito menor no Rio Grande do Norte do que no Rio de Janeiro. No biênio 1953/1954¹⁸⁹ o INS registrou os seguintes valores médios para a produção do sal: Cr\$ 286,50 para o Rio de Janeiro e Cr\$103,80 para o Rio Grande do Norte.

¹⁸⁸ Fonte: Instituto Nacional do Sal. Arquivo Nacional – Fundo INS/IBS, caixa nº 4.

¹⁸⁹ Cf. Mapas de Composição do preço do sal nos estados do Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte. Arquivo Nacional – Fundo INS/IBS, caixa nº 2.

Fica evidente que o grande problema que o Rio Grande do Norte tinha que resolver era o transporte.



Figura 14 - A capa da revista Brasil Salineiro aqui reproduzida retrata a precária forma de embarque do sal no Rio Grande do Norte. Este processo acarretava uma demora de até 15 dias para o abastecimento de certos navios e, conseqüentemente, o encarecimento do frete que influía diretamente na capacidade concorrencial do sal nordestino.¹⁹⁰

¹⁹⁰ Revista Brasil Salineiro Ano V – set/out 1957, n. 13. Essa revista era editada pelo Instituto Brasileiro do Sal. No Fundo INS/IBS do Arquivo Nacional encontram-se apenas 4 números dessa revista, todas na caixa n. 1, são elas: Ano IX – julho de 1962, n. 28; Ano X – junho de 1963, n. 29; Ano X – outubro de 1963, n. 31 e a que está aqui representada. A foto da capa retrata o embarque do sal ao largo da cidade de Macau/RN que, assim como Areia Branca, não tinha porto. Não foram encontradas informações sobre a periodicidade, sobre o início nem sobre o fim dessa publicação.

Tomislav R. Femenick faz uma precisa descrição sobre como era feito o carregamento dos navios no Rio Grande do Norte antes da construção do Porto Ilha de Areia Branca e da conseqüente solução para seus problemas de transporte.

“Depois de carregadas, as barcaças transportavam o sal até o costado do navio, às vezes percorrendo 15 milhas, até o mar aberto. O tempo de duração das viagens, entre as salinas e o costado dos navios, era de seis a oito horas para as barcaças a vela ou rebocadas; e de cerca de duas horas, para as autopropulsadas. Ai começava outra operação também precária e ineficiente: o transbordo da carga das barcaças para os navios. O sal era transferido em tinas que tinham capacidade entre 400 e 700 quilos, enchidas manualmente nas barcaças por vários estivadores e levado para os porões dos navios por operadores de guinchos. O processo, agravado pelas difíceis condições de trabalho a descoberto em alto mar, limitava bastante a capacidade de escoamento de sal da região, além de ser a causa principal da grande elevação dos custos de transporte. De fato, um navio do tipo Liberty, de 10.000 DWT (Deadweight – peso de carga), demorava, em média, 15 dias carregando, a um ritmo de menos de 800 toneladas por dia”.¹⁹¹

Entre as décadas de 1950 a 1970 a produção nacional de sal – e com ela a produção fluminense – experimentou um aumento significativo, fruto das inúmeras campanhas do governo pelo aumento no consumo desse produto, tanto para uso humano quanto para uso animal, da inauguração de duas refinarias de sal em Cabo Frio – a Cia. Salinas Perynas e a Refinaria Nacional de Sal – e, principalmente, da inauguração da Companhia Nacional de Álcalis, que era o maior consumidor individual de sal do país.¹⁹²

Ainda que a área de cristalização não pudesse ser aumentada por força do decreto-lei que havia criado o Instituto Nacional do Sal e o aumento da produtividade nas salinas fluminenses fosse bastante limitado, ao contrário das salinas do Rio Grande do Norte, esta é, sem dúvida, a era de ouro do sal fluminense.

¹⁹¹ FEMENICK, Tomislav R. O sal nosso de cada dia IV: Pesadelos e sonhos portuários. *Gazeta do Oeste*, Mossoró, 14/10/2007; *Tribuna do Norte*, Natal, 14/10/2007. Disponível em: <http://www.tomislav.com.br/artigos_imp.php?detalhe=&id=336> Acesso em 28/10/2010.

¹⁹² Sobre o aumento da produção de sal nesse período ver, entre outros, PEREIRA, Walter L. O sal da laguna fluminense. In: *XXIII Simpósio Nacional de História*. Londrina, 2005; BELCHIOR, Elysio de Oliveira et al. Aspectos da Economia Salineira. Rio de Janeiro: Confederação Nacional do Comércio, 1967 e SILVA, Olavo Barros de Araujo. O sal na alimentação dos animais. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Sal, s/d, livreto com uma dúzia de páginas que visava estimular os criadores a aumentar o consumo de sal por parte dos rebanhos. Ver também as campanhas desenvolvidas pelo INS, IBS e CES para combater o bócio endêmico e as inúmeras propagandas presentes nas publicações oficiais, sobretudo nas revistas *Brasil Salineiro*.



Figura 15 - Salina Viveiros, próxima ao centro da cidade de Cabo Frio. Nesta imagem destacam-se os moinhos e as eiras (pirâmides de sal), símbolos daquela sociedade.¹⁹³

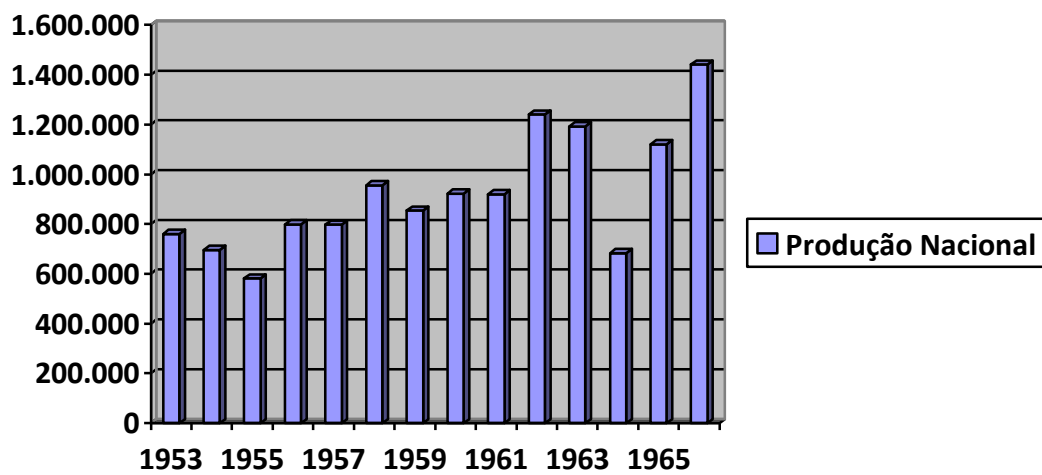


Figura 16 - Produção de sal no Brasil em toneladas entre os anos de 1953 e 1966.¹⁹⁴

¹⁹³ Foto Wolney, 1950.

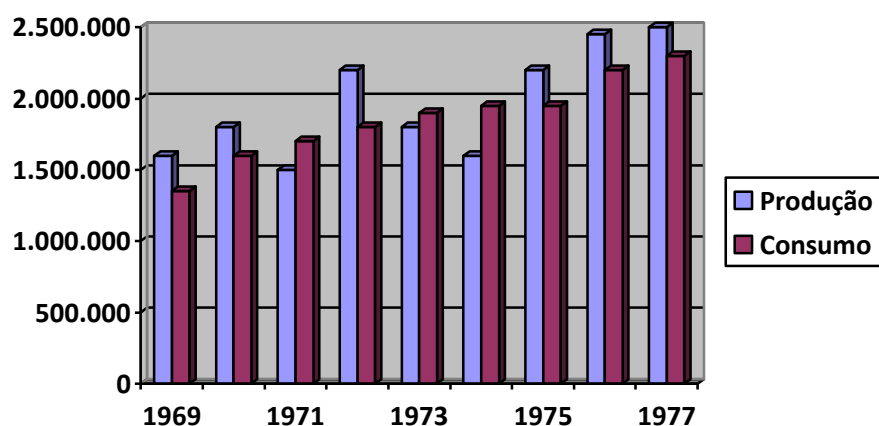


Figura 17 – Aumento da produção e do consumo de sal no Brasil entre os anos de 1969 e 1977. É possível observar pequena diminuição na produção em alguns anos, isso ocorre em função de eventuais quebras de safras, contudo, o consumo não cai em momento algum. A falta do produto era suprida com a importação do mesmo.¹⁹⁵

A Lei nº 3137, de 13 de maio de 1957, dá novo nome e organização ao antigo Instituto Nacional do Sal – INS, que passa a se chamar Instituto Brasileiro do Sal – IBS. Na prática não muda muita coisa, as cotas permaneceram, assim como as reclamações de parte a parte. A inauguração da Álcalis em 1958 foi, talvez, o principal acontecimento ligado ao IBS no período de sua existência. O sal fluminense continuava tendo um maior valor de mercado, quer pelo menor preço final, quer pelo valor agregado que teve a partir do momento em que passou a ser refinado para o consumo humano. A vantagem do sal fluminense se dava principalmente em função dos problemas que os produtores nordestinos continuavam a ter com o transporte. Em 15 de outubro de 1919 o deputado potiguar José Augusto apresentou um projeto de lei que propunha dobrar o valor do imposto de importação do sal estrangeiro como medida para proteger o produto do Rio Grande do Norte. Nessa época, segundo o projeto, o sal importado de Cadiz chegava ao porto de Santos muito mais barato do que aquele comprado no Rio Grande do Norte, o que prejudicava sobremaneira a indústria salineira potiguar que via seus esforços desmancharem-se, literalmente, como sal na água.

¹⁹⁴ BELCHIOR, Elycio de Oliveira et al. Aspectos da Economia Salineira. Rio de Janeiro: Confederação Nacional do Comércio, 1967. p. 29.

¹⁹⁵ Fonte: A conjuntura do sal em 1977. Ministério da Indústria e do Comércio, Comissão Executiva do Sal.

Tabela 3 - Valores cobrados pelo Lloyd Brasileiro, por tonelada de sal transportado a partir de Mossoró, segundo o projeto de lei nº 427 de 15/10/1919.

Mossoró a Rio	67\$500
Mossoró a Santos	72\$000
Mossoró a Rio Grande	84\$000
Mossoró a Pelotas	90\$000
Mossoró a Porto Alegre	96\$000

“Pois bem, o sal de Cadiz tem sido vendido ultimamente, no Rio e Santos, a 45\$000 a tonelada, e isso porque os navios estrangeiros que o trazem como lastro da Europa para o Brasil, estão cobrando 30 ‘shillings’ por tonelada, com tendências acentuadas para a baixa. Assim sendo, e não se tomando medida urgente protetora da indústria nacional, os salineiros terão de fechar as suas fábricas com danos os mais graves para alguns milhares de brasileiros que nelas trabalham e que ficarão sem pão, e para as finanças do meu Estado que tem na tributação do sal talvez a principal fonte de sua vida financeira, sem falar na liquidação de uma indústria que tanto vulto apresenta na economia geral do país”.¹⁹⁶

O projeto não foi aprovado e o Rio Grande do Norte ainda amargaria várias décadas de mercado reduzido para o seu produto, mesmo sendo esse de qualidade superior e produzido numa quantidade muito maior que a dos seus principais concorrentes.

Em 1967 o IBS deixa de existir e em seu lugar é criada a COMISSÃO EXECUTIVA DO SAL – CES, através do Decreto-lei nº 257 de 28 de fevereiro de 1967. Segundo Sousa, a substituição do IBS por um Conselho Consultivo “era uma medida inútil pois a autarquia já possuía um Conselho Deliberativo, formado dos citados membros e com as mesmas atribuições a serem dadas ao Conselho Consultivo.”¹⁹⁷ A bancada federal do Rio Grande do Norte, opunha-se à extinção do órgão e o deputado Raul Góes, ex-presidente do IBS, defendia a manutenção da autarquia salineira alegando que a extinção dessa “implicaria, fatalmente, no monopólio do produto pelos grandes industriais e armadores em detrimento dos médios e pequenos salineiros sem possibilidades de escoamento da mercadoria por falta de meios de transporte”.¹⁹⁸ Quatro meses após a criação da CES o sistema de cotas é extinto através da Resolução nº 3/67¹⁹⁹. A resolução é lacônica e em apenas um artigo suspende o regime de cotas que vigorava desde 1940.

O fim do sistema de cotas é o primeiro grande golpe sofrido pelas salinas fluminenses desde a criação do INS. O fim das cotas não resolvia o problema da indústria salineira do Rio Grande do Norte, que continuava a ser principalmente de transporte; contudo, aumentava as

¹⁹⁶ Fonte: Projeto de lei n. 427 de 15/10/1919 que propunha elevar ao dobro o imposto de importação para o sal estrangeiro. Esse projeto foi apresentado pelo deputado José Augusto da bancada do Rio Grande do Norte. In: Revista Brasil Salineiro, n. 13, set/out 1957. pp. 17-18. Arquivo Nacional. Fundo INS/IBS, caixa n, 1.

¹⁹⁷ SOUSA, Márcia Maria Lemos de. A política econômica salineira e o Rio Grande do Norte: 1965-1974. Dissertação de Mestrado/Departamento de História. PUC/SP, 1988. p. 115.

¹⁹⁸ APUD SOUSA, Márcia Maria Lemos de. op. cit. p. 115.

¹⁹⁹ Publicada no Diário Oficial da União de 30/06/67 – Seção I – Parte II – pág. 1529.

possibilidades de entrada do produto potiguar, no mercado nacional, dada a maior capacidade de produção de sal daquele estado nordestino. Ao mesmo tempo os produtores potiguares investiam na busca de uma solução para o seu problema, que viria a ser a construção de um porto em Areia Branca/RN. Já a concentração da produção do Rio Grande do Norte na mão de um pequeno número de empresas, como o deputado Raul Góes preconizara, se intensificava. A concentração do capital e da renda era uma característica do período que viria a ficar conhecido como “milagre econômico” e vinha se intensificando desde o golpe militar de 1964.

“O golpe de 64, sob o ponto de vista estritamente econômico, não representou nenhuma mudança radical, sendo responsável pelo aprimoramento e consolidação do modelo implantado desde 1955. Bastava para tanto, recriar as bases do financiamento das inversões necessárias à retomada da expansão e institucionalizar o processo da concentração oligopolística que já vinha ocorrendo, só que de modo desordenado e caótico. Dentro deste quadro, o favorecimento da grande empresa era o seu objetivo. O arrocho salarial sua estratégia. O combate à inflação, sua justificativa legitimadora. O ‘milagre’ econômico veio a ser seu resultado.”²⁰⁰

Alguns produtores potiguares já tinham, no início da década de 1960, proposto a criação de uma salina única²⁰¹ no Rio Grande do Norte como forma de superar as dificuldades por eles enfrentadas, todavia, tal idéia não foi à frente. A partir de 1967, a entrada do capital estrangeiro no mercado produtor de sal do Rio Grande do Norte, propiciou grande concentração na produção e na renda, como nos mostra Femenick,

“Visando obter recursos para superar deficiências do seu desempenho empresarial, o então maior grupo produtor de sal do país, a S/A Mercantil Tertuliano Fernandes se associou ao grupo do banqueiro Walter Moreira Sales, que passou a deter 50% das ações da S/A Salineira do Nordeste-SOSAL e da Salinas Guanabara S/A. Posteriormente, Moreira Sales transferiu sua participação para a norte-americana Morton International Inc. (hoje, Morton Nortwich Products Inc.), através de sua subsidiária Morton’s Salt Company, de Salt Lake City, do Estado Utah. Em 1967, Instituto Brasileiro do Sal foi extinto e logo em seguida caiu a proibição de transferência de aforamento de terrenos de marinha. No ano seguinte o presidente e o vice-presidente da Morton vieram a Mossoró e, em 1970, os norte-americanos adquiriram o restante das ações das duas empresas, ficando com a totalidade do capital social de ambas, para o que teriam contado com recursos do grupo Rockefeller. Paralelamente, a Akzo Zoult Chemie (hoje, Akzo Nobel), empresa holandesa, mas de origem holandesa, dinamarquesa, sueca e alemã, passou a comandar a Cia. Industrial do Rio Grande do Norte (Cirne), e o grupo italiano Nora se associou ao grupo nacional Lage, no controle da Henrique Lage-Salineira do Nordeste S/A. Por último, a Selmer francesa, se associou à Cia. Comercio e Navegação, em seus negócios salineiros de Macau”.²⁰²

²⁰⁰ MENDONÇA, Sônia Regina de e FONTES, Virgínia Maria. História do Brasil recente – 1964-1992. 5. ed. São Paulo: Ática, 2006. p. 21.

²⁰¹ Sobre a proposta de criação de uma salina única ver, entre outros, SOUSA, Márcia Maria Lemos de. op. cit. e FEMENICK, Tomislav R. O sal nosso de cada dia II: A crise dos anos 60. Disponível em: <http://www.tomislav.com.br/artigos_imp.php?detalhe=&id=332> Acesso em 28/10/2010.

²⁰² FEMENICK, Tomislav R. O sal nosso de cada dia II: A crise dos anos 60. op. cit.

Sônia Mendonça e Virgínia Fontes nos mostram que o favorecimento do grande capital era potencializado pela “estreita colaboração entre governo e iniciativa privada, cujas respostas eram mais rápidas e ágeis quando se tratava de setores dominados por pequeno número de grandes empresas, contribuindo para estreitar a relação Estado-capital monopolista”.²⁰³

Com tudo isso e apesar do fim das cotas, enquanto o problema do transporte no Rio Grande do Norte não era solucionado, o sal fluminense continuava sendo o mais importante em termos econômicos para o país.

Barbiéri nos mostra que apesar de possuir uma área de produção de sal muito menor do que a do Nordeste brasileiro e do sal produzido em Cabo Frio ser de uma qualidade inferior, o valor alcançado por esse era muito maior do que o do sal nordestino.

(...) Apesar dessas restrições, o sal extraído no Estado do Rio de Janeiro dificilmente encontra concorrente no produto do Nordeste, com toda sua grande área de extrativismo e da mais alta rentabilidade por hectare, ditada pelas condições climáticas totalmente favoráveis, devido ao ônus representado pelo transporte, face a distância em que se encontra essa região em relação ao mercado consumidor de maior monta. Desta forma, mesmo sob condições atmosféricas regionais menos favoráveis, resultante de um dinamismo e variações mais complexas da pluviosidade que aquela do Nordeste, ainda assim as peculiaridades locais conferem à extração e refino do sal em Cabo Frio um papel significativo na economia do município e do Estado, muito embora esteja bastante aquém das necessidades de suprimento dos principais centros de consumo do Sudeste, obrigando-os a importar parte do produto do Nordeste.²⁰⁴

Os principais estados produtores de sal no Brasil eram, pela ordem, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro e Ceará. A produção de sal em Cabo Frio, segundo Barbiéri, “representava apenas 26% do total retirado no Rio Grande do Norte e somente 15,6% da produção nacional”²⁰⁵. O autor demonstra, através de dados fornecidos pela Comissão Executiva do Sal, que essa situação se invertia quando o total produzido era convertido em cruzeiros. No ano de 1970 a produção do Rio Grande do Norte foi de 1.095.313 toneladas ao passo que a produção do Rio de Janeiro foi de apenas 285.230 toneladas. Convertidos para a moeda da época a produção do Rio de Janeiro significava um faturamento de Cr\$29.356.213,00 (vinte e nove milhões trezentos e cinquenta e seis mil duzentos e treze cruzeiros) o que representava 49,5% de todo o faturamento nacional. Do total de 285.230 toneladas de sal produzidas no ano de 1970, entre os três municípios produtores de sal no estado do Rio de Janeiro (Cabo Frio, Araruama e São Pedro d’Aldeia), Cabo Frio respondia

²⁰³ MENDONÇA, Sônia Regina de e FONTES, Virgínia Maria. História do Brasil recente – 1964-1992. 5. ed. São Paulo: Ática, 2006. p. 29.

²⁰⁴ BARBIÉRI, Evandro Biassi. Ritmo climático e extração do sal em Cabo Frio. Tese de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo e publicada como Separata da Revista Brasileira de Geografia, ano 37, nº 4. IBGE, 1975. p. 24.

²⁰⁵ Idem, ibidem.

por nada menos do que 67,64% da produção e por 100% do refino desse produto. É exatamente o refino do sal para o consumo humano que agregava valor e garantia ao produto fluminense uma maior rentabilidade. Segundo Barbiéri, “(...)Tal fato é motivado pelo beneficiamento do sal através da refinação da produção primária, cujo valor médio supera quatro vezes o do produto bruto (sal grosso).²⁰⁶ Ora, é de se supor que com tão significativa rentabilidade e tendo todo o seu parque industrial remodelado a menos de duas décadas,²⁰⁷ que a indústria salineira não viesse a ser substituída por qualquer outra atividade, apenas por uma aposta futura. É pouco provável que tão pujante indústria fosse simplesmente abrir mão de seus espaços conquistados ao longo de mais de um século para possibilitar a ascensão de uma atividade com a qual não possuía uma relação direta – o turismo.

De fato, a primeira conclusão a que chegamos é que a solução da questão dos transportes para o sal do Rio Grande do Norte, marca o início do fim da indústria salineira fluminense e isso se dá com a inauguração do Porto Ilha em Areia Branca. As muitas discussões sobre quantos portos deveriam ser criados, em que lugar deveriam ser instalados e como deveriam funcionar, ocorridas ao longo de tantos anos, chegaram ao fim em 1969. A partir daquele ano, em plena vigência do ‘milagre econômico’, o governo federal adotou uma nova postura diante do problema da indústria salineira potiguar e optou pela construção de um único porto salineiro, a TERMISA – Terminal Salineiro de Areia Branca, ou simplesmente o Porto Ilha de Areia Branca. Em 1973, às vésperas da inauguração do Porto Ilha, o sal ainda era embarcado da mesma forma que em 1957²⁰⁸ e o Ministério das Minas e Energia, através do Perfil Analítico do Sal assim registrava esse fato,

“Atualmente, o sal é transferido das salinas para os navios, por meio de barças de todos os tamanhos e tipos, inclusive barcos a vela. Os navios ancoram a várias milhas da costa, em local onde se processa a transferência do sal para bordo, pelo emprego de tinas, pás e de paus de carga do próprio navio. O carregamento se processa de 800 a 1000 toneladas por dia, obrigando a permanência dos navios por até 10 dias, e às vezes, dependendo das circunstâncias especiais, esse prazo pode ser prolongado. Esta baixa produtividade influi negativamente em termos de preços nos mercados consumidores externo e interno.”²⁰⁹

No mesmo documento o Ministério das Minas e Energia apresentava uma análise estimativa entre o preço do sal embarcado em Macau e Areia Branca antes da implantação do Porto Ilha e o provável valor alcançado após a inauguração do mesmo.

²⁰⁶ BARBIÉRI, Evandro Biassi. Ritmo climático e extração do sal em Cabo Frio. Tese de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo e publicada como Separata da Revista Brasileira de Geografia, ano 37, nº 4. IBGE, 1975 p. 24.

²⁰⁷ PEREIRA, Walter Luiz. O sal da laguna fluminense. In: XXIII Simpósio Nacional de História. Londrina, 2005.

²⁰⁸ Ver figura 14.

²⁰⁹ BARBOSA, Ricardo Lopes. Perfil analítico do sal. Rio de Janeiro: Departamento Nacional da Produção Mineral, 1973. p. 44.

Tabela 4 - Valor CIF cobrado antes da criação do Porto Ilha de Areia Branca e a estimativa de preço para depois do efetivo funcionamento do Porto.²¹⁰

	TRANSPORTE NAS CONDIÇÕES ATUAIS				TRANSPORTE ATRAVÉS DA TERMISA (III)		REDUÇÃO PREVISTA					
	MACAU		AREIA BRANCA		MACAU E AREIA BRANCA		MACAU			AREIA BRANCA		
	Cr\$	US\$ (II)	Cr\$	US\$	Cr\$	US\$	Cr\$	US\$	%	Cr\$	US\$	%
Cabo Frio	86.748	14.458	87.552	14.592	38.500	8.416	48.248	8.041	55,61	49.052	8.175	56,0
Rio Janeiro	95.542	15.923	98.348	18.057	43.550	7.258	51.992	8.665	54,41	52.796	8.799	54,7
Santos	102.704	17.117	103.472	17.245	47.390	7.898	55.314	9.219	53,85	56.082	9.347	54,2
Rio Grande	109.540	18.256	110.344	18.390	47.510	7.918	62.030	10.338	56,62	62.834	10.472	56,9

Daí em diante foi uma questão de tempo. O porto de Areia Branca foi inaugurado no dia 1º de março de 1974 e a primeira operação ocorreu no dia 4 de setembro do mesmo ano. Foram investidos na construção desse porto a quantia de 35 milhões de dólares²¹¹. O porto é uma construção de aço que mede cerca de 15 mil metros quadrados e encontra-se localizado a uma distância que atende tanto à Areia Branca quanto à Macau sendo o principal ponto de escoamento do sal potiguar.²¹²

²¹⁰ In: BARBOSA, Ricardo Lopes. Lopes. Perfil analítico do sal. Rio de Janeiro: Departamento Nacional da Produção Mineral, 1973. p. 42. O valor CIF inclui o seguro e o frete do produto, sendo o fornecedor responsável por todos os custos e riscos até a entrega da mercadoria no porto de destino.

²¹¹ FEMENICK, Tomislav R. O sal nosso de cada dia V: A Ilha de Aço. Gazeta do Oeste, Mossoró, 21/10/2007; Tribuna do Norte, Natal, 21/10/2007. Não há informação nesta publicação a respeito do fato deste valor ter sido ou não atualizado. Disponível em: <http://www.tomislav.com.br/artigos_imp.php?detalhe=&id=338> Acesso em 28/10/2010.

²¹² FEMENICK, Tomislav R. O sal nosso de cada dia V: A Ilha de Aço. op. cit.

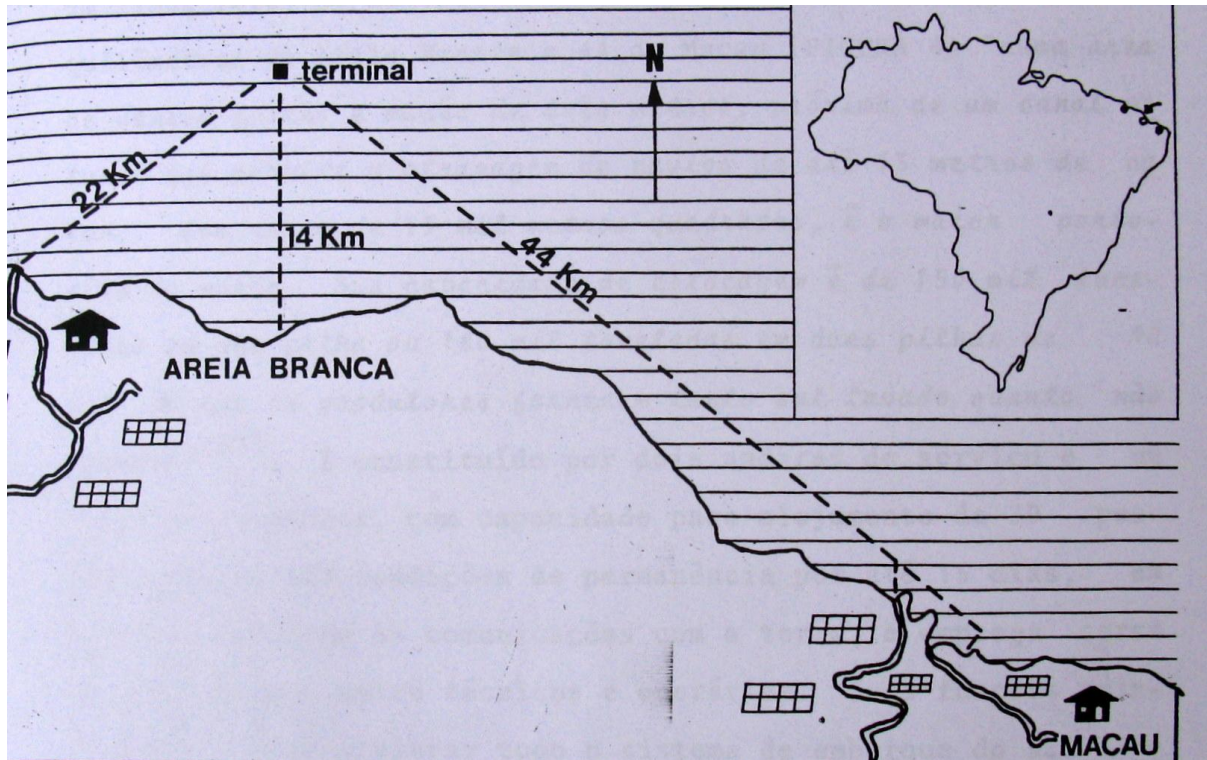


Figura 18 - Localização do Porto Ilha no Rio Grande do Norte. A construção da Termisa foi a solução definitiva para o problema do transporte do sal potiguar.²¹³

Concluía-se assim uma etapa fundamental da história do sal no Brasil e feria-se de morte a indústria salinera fluminense. Até o final da década de 1970 o sal fluminense ainda iria auferir bons lucros e continuaria sendo de fundamental importância para a economia local, contudo, o seu fim já se anunciava e a atividade do turismo que até então dividira espaços com a produção de sal passou a avançar sobre essas áreas.

A política dos governos militares, sobretudo durante o período do ‘milagre econômico’ tinha como uma de suas marcas as grandes obras que possuíam, também, a função de legitimar o regime. Souza e Fontes afirmam que “quanto ao chamado ‘público externo’, a legitimação seria construída em torno do termo *desenvolvimento*. Duas linhas de atuação foram definidas: uma voltada para o fomento da popularidade do presidente e outra ligada à ampla divulgação dos êxitos econômicos do regime”.²¹⁴ Na área de infra-estrutura o regime militar seguia o modelo iniciado ainda no Estado Novo e continuava a investir pesado na matriz rodoviária, “ainda nessa linha destacaram-se projetos de impacto como a

²¹³ Fonte: SOUSA, Márcia Maria Lemos de. A política econômica salinera e o Rio Grande do Norte: 1965-1974. Dissertação de Mestrado/Departamento de História. PUC/SP, 1988. p. 125.

²¹⁴ MENDONÇA, Sônia Regina de e FONTES, Virgínia Maria. História do Brasil recente – 1964-1992. 5. ed. São Paulo: Ática, 2006. p. 50.

Transamazônica, o Plano de Integração Social (PIS) e o Proterra, com efetivação prevista a médio prazo e ‘lugar cativo’ nos noticiários e periódicos.”²¹⁵

O ano de 1974 marca, além da inauguração do Porto Ilha, a inauguração da Ponte Presidente Costa e Silva, mais conhecida como Ponte Rio-Niterói. A inauguração da ponte era, como veremos a seguir, o elemento que faltava para o aumento do fluxo de turistas cariocas em direção a Cabo Frio que, já nessa época, despertava o interesse não apenas daqueles mais abastados, mas de uma classe média ávida pelo lazer turístico. Sendo parte de um plano de desenvolvimento do governo militar, a construção da ponte diminuiu o tempo de deslocamento rodoviário até Cabo Frio, a partir da cidade do Rio de Janeiro, em ao menos uma hora de viagem, propiciando o aumento do turismo de final de semana e incentivando a aquisição de imóveis em Cabo Frio por uma classe média carioca em ascensão a partir do período do Milagre Econômico (1968-1973).

Nesse sentido, 1974 nos parece ser um ano emblemático no processo de transição que tem lugar em Cabo Frio. A transição econômica não se completa aí, ao contrário, a atividade salineira nesse momento ainda se fazia presente na cidade e na região de uma maneira muito forte. Por sua vez, o turismo que vinha crescendo a passos céleres, ainda apresentava uma série de deficiências para atender à crescente demanda e demoraria alguns anos até se estabelecer como a principal atividade econômica da cidade. Ainda assim, o fato da indústria salineira fluminense receber um duro golpe naquele que era um dos principais suportes para a manutenção de mercado de seu produto (o alto preço do concorrente), e o turismo receber uma injeção de ânimo da dimensão que a ponte Rio-Niterói representava na facilitação do acesso à região, nos leva a considerar que 1974 é o momento de inflexão nessa transição. A inauguração da ponte Rio-Niterói abre uma série de possibilidades que buscaremos discutir adiante.

Esse momento da ascensão do turismo na região vai mudar não apenas a estrutura urbana e econômica local, mas todo um conjunto de representações – sobre a Região dos Lagos fluminense – atribuídos por moradores e visitantes, cujas implicações já se faziam notar.

²¹⁵ MENDONÇA, Sônia Regina de e FONTES, Virgínia Maria. História do Brasil recente – 1964-1992. 5. ed. São Paulo: Ática, 2006. p. 50.

3. POR UM LUGAR AO SOL: A CONSTRUÇÃO SOCIAL DO CONCEITO DE TURISMO.

O turismo foi a última atividade econômica a ter lugar em Cabo Frio no século XX tornando-se, desde a década de 1980, a principal fonte de recursos da cidade. Sendo uma atividade econômica extremamente importante no mundo contemporâneo o turismo, como qualquer outra atividade humana, não se explica por si só e tampouco há, como muitos querem fazer crer, uma ‘vocação natural’ para o turismo, seja em Cabo Frio ou em qualquer outro lugar do mundo. A idéia de ‘vocação’ longe de ser uma construção de origem laica já teve por parte de especialistas uma defesa explícita. Em 1971 quando o turismo atravessava um período de consolidação no país e de elaboração teórica, do ponto de vista acadêmico, o professor Nestor de Oliveira afirmava que “80% dos turistas, vindos ao Brasil, se hospedam no Rio, o que demonstra a sua *vocação turística*”.²¹⁶ Na verdade o Rio de Janeiro era desde as décadas de 1920/30 o local turístico brasileiro por excelência. Contudo, isso está menos ligado a uma suposta vocação e muito mais ao fato de praticamente não existir àquela época “outras cidades ou locais turísticos concorrentes”.²¹⁷ É dessa época (1920/30) o surgimento de símbolos importantes para a cidade e que viriam se tornar uma referência para a atividade turística. A inauguração do hotel Copacabana Palace (1923), a fundação da Sociedade Brasileira de Turismo – posteriormente Touring Club do Brasil (1923/26), as primeiras viagens aéreas internacionais para o Brasil, a inauguração do Cristo Redentor (1931) e os primeiros desfiles de carnaval (1932)²¹⁸ são alguns desses marcos simbólicos. Mas não é apenas isso, tivesse o Rio uma miríade de belezas naturais – como de fato as tem – e uma centena de símbolos locais isso não seria suficiente para fazer dele o destino turístico de 80% dos visitantes estrangeiros chegados ao Brasil. Até porque, beleza natural é o que não falta a esse país de dimensões continentais e símbolos locais em todo lugar os há. O que faz com que o Rio de Janeiro se constitua no local de hospedagem para 80% dos que chegam ao Brasil, ainda na década de 1970, são, principalmente, dois fatores:

O primeiro é que o Rio de Janeiro era desde 1763 a capital do Brasil, condição que fez com que ela rapidamente superasse Salvador/BA como a cidade mais bem estruturada e

²¹⁶ OLIVEIRA, Nestor In: BENHAMOU, François Charles. Turismo e veraneio nas regiões periféricas da metrópole carioca. Núcleo de Planejamento Urbano e Regional/PLANUR, 1971. p. v. Nestor de Oliveira era, à época, professor titular da FAU/EE-UFRJ e coordenador do PLANUR e esta afirmação foi feita no texto de apresentação do trabalho de Benhamou.

²¹⁷ CASTRO, Celso. A natureza turística do Rio de Janeiro. In: BANDUCCI Jr., Álvaro e BARRETO, Margarita (orgs.). Turismo e Identidade Local: uma visão antropológica. Campinas, SP: Papyrus, 2001. p. 120.

²¹⁸ Sobre a cronologia destes acontecimentos ver, entre outros, TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. Cronologia do turismo no Brasil. Campinas: CTI/TERRA, 1991; CASTRO, Celso. op. cit. e REJOWSKI, Mirian e SOLHA, Karina Toledo. Turismo em um cenário de mudanças. In: REJOWSKI, Mirian (org.). Turismo no percurso do tempo. São Paulo: Aleph, 2002.

desenvolvida no território brasileiro, sobretudo após a chegada da família real portuguesa em 1808, mantendo-se assim até o século XX. Por ser a capital, o Rio era o lugar onde eram tomadas as principais decisões políticas e econômicas, constituindo-se assim numa espécie de ‘porta de entrada’ para o país.

O segundo deriva do primeiro e nos parece ser determinante para explicar a atração exercida pelo Rio de Janeiro sobre os turistas que chegavam ao Brasil. O Rio de Janeiro como capital, mais do que porta de entrada, constitui-se em síntese do país e é a partir do Rio que emana para o resto do mundo uma idéia de Brasil. Mais do que capital é preciso operar com o conceito de capitalidade para entendermos o poder de atração que o Rio de Janeiro passa a exercer, sobretudo a partir da virada do século XIX para o século XX. Margarida de Souza Neves desenvolve extensa argumentação ao discutir o conceito de capitalidade e nos ajuda a identificar a forma pela qual a idéia do Rio de Janeiro como síntese do país é construída:

“Não sem razão repete-se a alusão ao Rio como ‘cartão postal do Brasil’: para o exterior, para a Europa em particular, a cidade é capital por mostrar que o país já era capaz, mesmo com um imenso custo financeiro e social, de remodelar sua capital em moldes europeus. O sonho de ser uma Paris tropical materializa as fantasias de brasileiros e de estrangeiros ilustres: para os primeiros, o cenário europeu de alguns setores da cidade é a realização de sua eterna frustração de ‘desterrados’ em terra própria. Para os segundos, é a realização de suas nostalgias de uma síntese entre a exuberância da natureza e as vantagens do progresso.”²¹⁹

A capitalidade se constitui através das inúmeras instituições que no Rio de Janeiro passam a ter lugar, sobretudo a partir da República e do discurso por elas construído. O discurso oficial da ordem, estabelecido a partir da remodelação do Centro urbano do Rio de Janeiro, como nos mostra Neves, é talvez o mais visível deles. “Na parte da cidade reconstruída fisicamente reconstrói-se simbolicamente toda a capital”.²²⁰ É essa capitalidade que faz do Rio de Janeiro um pólo de atração turística, ainda em 1971, e não uma suposta ‘vocação’. Quando Oliveira escreve – em 1971 – havia uma década que o Rio não era mais a capital do país, entretanto, não havia perdido de imediato a sua força, a sua influência, a sua capitalidade. É claro que a partir da década de 1970 outros lugares no Brasil, em função dos seus encantos e de uma maior oferta de serviços, passam a se credenciar também como destinos turísticos e, o próprio conceito de capitalidade que se formara na já distante passagem do século XIX para o XX deixa de ter no Rio a sua máxima expressão. O Brasil aos poucos passa a ser também as praias do Nordeste, o centro econômico de São Paulo, as

²¹⁹ NEVES, Margarida de Souza. Brasil, acertai vossos ponteiros. In: Brasil, acertai vossos ponteiros – Museu de Astronomia e Ciências Afins – Rio de Janeiro: MAST, 1991, p. 64. Os “‘desterrados’ em terra própria” a que Neves faz menção é uma referência a Sérgio Buarque de Holanda. BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. “Fronteiras da Europa”. In: Raízes do Brasil. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1990, p. 3.

²²⁰ NEVES, Margarida de Souza, op. cit, p. 63.

decisões político-administrativas de Brasília, o regionalismo mineiro, a exuberância natural da Amazônia e uma série de outros ‘Brasis’.

De qualquer maneira, a atividade turística é algo ainda muito recente e não apenas no Brasil. Segundo Celso Castro²²¹ os primeiros sinais dessa atividade podem ser percebidos na Europa e nos Estados Unidos a partir de meados do século XIX. Esse talvez seja um dos poucos consensos entre os pesquisadores da área no que se refere ao turismo, tal qual o senso comum o concebe hoje – “na maior parte das vezes, somente os componentes do trinômio ‘transporte-hospedagem-alimentação’”.²²² Deis Siqueira afirma que reina uma verdadeira confusão “sobre os conceitos (na verdade, ainda categorias ou conceitos com pequeno poder de generalização) que vêm sendo utilizados. O próprio conceito de turismo está eivado de dubiedades, ambigüidades”.²²³ Para além do instável consenso é possível identificar inúmeras atividades de viagens com os mais diversos fins em outras épocas da História que poderiam ser classificadas analogamente como turismo. Sérgio Molina ao estabelecer uma classificação da evolução histórica do turismo trabalha com três categorias, a primeira é o ‘pré-turismo’. Molina afirma que esse pré-turismo é “ocorrente no século XVII na Europa, onde os filhos dos comerciantes ricos viajavam para lugares de elevado nível cultural e comercial”.²²⁴ Wilson Rabahy, também na busca dessas origens, afirma que

“Desde a Antiguidade, movidos pela curiosidade, sentimentos religiosos, conquistas ou negócios, os povos realizavam longas viagens que ultrapassavam os limites de seus territórios, e cada vez se processavam a distâncias mais longas. Por volta do século XVI tornam-se mais numerosas as viagens realizadas para satisfação própria ou para instrução. Já no século XVII, em 1672, o senhor de Saint Maurice lança o “Guia fiel dos estrangeiros em viagens pela França”. No século XVIII a expressão *Faire de Grandtur*, originária da França, passa para a Inglaterra, significando as viagens pelo Continente feitas por uma elite de jovens ingleses para completarem sua formação. Passam então a ser chamados de *turistas* os indivíduos que viajavam por prazer. Nesta época era muito restrito o número de pessoas que viajavam por prazer. As viagens eram muito longas, demoradas e custosas. Até o século XX essa possibilidade de viajar, para descansar, curar enfermidades, instruir-se ou ver algo novo, era reservada às classes mais privilegiadas”.²²⁵

Outra categoria estabelecida por Molina e analisada por Leandro de Lemos é o pós-turismo.²²⁶ Molina a define como sendo a experiência vivida por aqueles que habitam as

²²¹ CASTRO, Celso. A natureza turística do Rio de Janeiro. In: BANDUCCI Jr., Álvaro e BARRETO, Margarita (orgs.). Turismo e Identidade Local: uma visão antropológica. Campinas, SP: Papyrus, 2001. p. 118.

²²² LEMOS, Leandro de. O Valor Turístico: (Re) Definindo a Economia do Turismo. Disponível em: <<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/valortur.html>> Acesso em 31/10/2010 às 18:35h.

²²³ SIQUEIRA, Deis E. História social do turismo. Rio de Janeiro: Garamond; Brasília, DF: ed. Vieira, 2005. p. 77.

²²⁴ MOLINA, Sérgio. El Pós Turismo: de los centros turísticos industriales a las ludópolis. México: 1998. APUD LEMOS, Leandro de. O Valor Turístico: (Re) Definindo a Economia do Turismo. Disponível em: <<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/valortur.html>> Acesso em 31/10/2010 às 18:35h.

²²⁵ RABAHY, Wilson A. Planejamento do turismo estudos econômicos e fundamentos econométricos. São Paulo: ed. Loyola, 1990. p.13.

²²⁶ MOLINA, Sérgio. APUD LEMOS, Leandro de. op. cit.

grandes cidades e passam a fazer uso dos serviços oferecidos pelos grandes hotéis e modernas redes de entretenimento. No pós-turismo não haveria mais a necessidade de grandes deslocamentos e o turismo seria realizado no próprio lugar aonde se vive numa perspectiva de total impessoalidade. Parafraseando Neves²²⁷, no que pese o fato do conceito de capitalidade não estar em discussão nesse momento, parece-nos que esses pós-turistas viriam a ser também, “*desterrados em terra própria*”.

Se há por parte dos pesquisadores do turismo um entendimento que o pré-turismo represente, de alguma forma, a origem do turismo moderno e que historicizar esse processo é fundamental na construção do conceito, o mesmo não ocorre com relação ao pós-turismo. Há uma intensa discussão sobre essa categoria e o que menos se vislumbra aí, é consenso. Leandro de Lemos contribui para essa discussão ressaltando que a rapidez e a intensidade das mudanças na regulação do sistema turístico permitem a convivência de novas e velhas formas sem que tenha que haver uma substituição de uma por outra, “convivem no sistema turístico tanto hotéis de alta sofisticação em tecnologia, estrutura, gestão e atendimento como pousadas familiares (...)”²²⁸ dessa forma o modelo proposto por Molina não substituiria os anteriores posto que ambos convivem no mercado.

Entre o pré-turismo e o pós-turismo há o ‘turismo industrial’ que Molina subdivide em três: o turismo industrial inicial (séc. XIX até a 2ª Guerra Mundial), o turismo industrial maduro (a partir dos anos 60) e o turismo pós-industrial (a partir dos anos 80). A diferenciação feita por Molina com relação a essas três categorias, além da época, refere-se, sobretudo, ao sistema de serviços oferecidos pela atividade turística nesses diferentes períodos. Molina não está sozinho no que se refere a identificar o turismo moderno com o processo de industrialização no século XIX, como afirmamos acima, outros pesquisadores também identificam aí a gênese do turismo moderno, contudo, a divisão temporal apresentada pelos vários pesquisadores também está longe de ser consenso²²⁹. A ocorrência do turismo moderno só é possível, nesse momento, porque junto com o processo de industrialização que o mundo experimentava houve uma série de outras conquistas. Castro afirma que esse processo e todas as estruturas necessárias para que ele funcione

²²⁷ NEVES, Margarida de Souza. Brasil, acertai vossos ponteiros. In: Brasil, acertai vossos ponteiros – Museu de Astronomia e Ciências Afins – Rio de Janeiro: MAST, 1991.

²²⁸ LEMOS, Leandro de. O Valor Turístico: (Re) Definindo a Economia do Turismo. Disponível em: <<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/valortur.html>> Acesso em 31/10/2010 às 18:35h.

²²⁹ A título de comparação vale a pena ver a divisão temporal apresentada por REJOWSKI, Mirian e SOLHA, Karina Toledo. Turismo em um cenário de mudanças. In: REJOWSKI, Mirian (org.). Turismo no percurso do tempo. São Paulo: Aleph, 2002. pp. 75-6.

“não podem ser compreendidos sem que se considere o contexto histórico e cultural mais amplo que fez com que fosse possível a gênese desse novo tipo social – o turista moderno. (...) Além disso, para que a idéia de viajar por prazer se fortalecesse no imaginário ocidental, foi preciso que uma série de mudanças estéticas e intelectuais se generalizasse, como a valorização da natureza, das paisagens, de novas formas de lidar com o corpo e a noção de lazer como uma forma de relaxar do estresse da vida moderna”.²³⁰

Jost Krippendorf contribui com a discussão ao trazer para a nossa reflexão alguns aspectos econômicos do processo que são fundamentais. Segundo Krippendorf, “além dessas motivações, a sociedade forneceu simultaneamente aos seus membros os meios de realizar tal evasão: dinheiro, sob a forma de salários mais elevados e tempo, graças a horários de trabalho cada vez mais reduzidos”.²³¹ Rabahy faz coro com os demais pesquisadores da área em relação a essa questão e busca identificar quem seriam os responsáveis nessa etapa de criação do turismo. Segundo ele todo o processo só é possível “graças aos trabalhos pioneiros de Thomas Cook e aos fomentos das atividades turísticas promovidas pelas ações empresariais de Cesar Ritz (hotelaria), K. Baedeker (guias de turismo), G. Pullman (turismo ferroviário), entre outros”.²³²

Além da “vocação”, outra noção relativa ao turismo que nos interessa abordar aqui   a chamada “ind ustria do turismo” ou “ind ustria sem chamin es”. Assim como a id eia de vocação,   comum vermos referências ao turismo como sendo este uma ind ustria. Lemos²³³ afirma ser essa uma das concepções mais usuais no mundo literário, entendendo-se aí não são a literatura laica, mas também a especializada. Para Lemos, “o objeto científico do Turismo não se revela ao se conceituá-lo como ind ustria,”²³⁴ o que caracteriza a ind ustria   a transformação de matérias-primas no sentido de fabricar mercadorias e isso não ocorre no turismo. Ainda que o turismo gere um sem número de outras atividades, inclusive a atividade industrial ele não  , por definição, uma ind ustria. Por outro lado, entre os muitos mitos que rondam a atividade turística, o mito de que essa não gera impacto nem poluição e que leva os mesmos propagadores da ‘ind ustria do turismo’ a referirem-se a ela como a ‘ind ustria sem chamin es’ não se sustenta. Segundo Lemos foram as definições propostas pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimentos o que propiciou a id eia de desenvolvimento sustentável ou auto-sustentável no Turismo quando

²³⁰ CASTRO, Celso. A natureza turística do Rio de Janeiro. In: BANDUCCI Jr.,  lvoro e BARRETO, Margarita (orgs.). Turismo e Identidade Local: uma visão antropológica. Campinas, SP: Papyrus, 2001. p. 118.

²³¹ KRIPPENDORF, Jost. Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. São Paulo: Aleph, 2001. p.15.

²³² RABAHY, Wilson A. Planejamento do turismo estudos econômicos e fundamentos econométricos. São Paulo: ed. Loyola, 1990. p.13.

²³³ LEMOS, Leandro de. O Valor Turístico: (Re) Definindo a Economia do Turismo. Disponível em: <<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/valortur.html>> Acesso em 31/10/2010 às 18:35h.

²³⁴ LEMOS, Leandro de. op. cit. Sobre as críticas   vertente da “ind ustria do turismo” ver também CUNHA, Licínio. Economia e Política do Turismo. Lisboa: McGRAW-HILL, 1997.

“a realidade começou a demonstrar que a figura da "indústria sem chaminés" era mais um mito. Quando os aviões a jato começaram a consumir a camada de ozônio e diversas praias, florestas e faunas foram vulneradas pela especulação imobiliária, pela falta de planejamento sanitário, ecológico e pelo comportamento destruidor dos turistas, e, mesmo quando as estruturas culturais das localidades apresentaram estágios de desconstrução”.²³⁵

Restaria apresentar uma definição, contudo isso não é tarefa das mais fáceis. Diversas definições foram dadas para o turismo desde que esse começou a se fazer presente na economia mundial e na maioria absoluta das vezes essas se mostraram insuficientes. Ficamos então com a definição de valor turístico desenvolvida por Lemos, até porque, para os fins a que nos propomos, essa nos é mais cara:

“O valor turístico passa, aqui, a ser entendido o conjunto de relações sociais espacialmente estabelecidas e historicamente em reprodução capaz de gerar um sistema organizado que consiga transformá-lo e agregá-lo de maneira que tenha força de atração e de interação para segmentos sociais de outras localidades. A amplitude do termo ‘relações sociais espacialmente estabelecidas e historicamente em reprodução’ oferece a inserção dos diversos tipos de viagens e de uma complexidade de valores (ambientais, culturais, esportivos, religiosos, arquitetônicos, entretenimento, negociais entre outros)”.²³⁶

É a partir daqui que buscaremos pensar as transformações ocorridas em Cabo Frio com o advento da economia do turismo naquela cidade.

3.1 A gênese do turismo em Cabo Frio.

A exuberância com que a natureza brindou Cabo Frio sempre foi motivo de admiração por parte dos viajantes e visitantes que por lá passaram nas mais diferentes épocas. São inúmeros os relatos sobre a região que buscam traduzir em palavras o encantamento desses viajantes pelas praias de finíssimas areias brancas e águas claras bem como pelas duas principais atividades que ali se desenvolveram – a indústria salineira e a pesca. Citadas como parte de um cenário bucólico e da peculiaridade local, a atividade pesqueira e a indústria do sal são elementos importantes da economia e cultura daquele lugar.

Na primeira metade do século XX aqueles que exaltavam as belezas da cidade eram, via de regra, os mesmos que corriam a se queixar da falta de infra-estrutura local.²³⁷ Guttorm Hanssen cita uma passagem em que o escritor José Lins do Rego, voltando de Cabo Frio em 1938, mostra a sua insatisfação com a infra-estrutura ali encontrada:

²³⁵ LEMOS, Leandro de. op. cit.

²³⁶ LEMOS, Leandro de. O Valor Turístico: (Re) Definindo a Economia do Turismo. Disponível em: <<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/valortur.html>> Acesso em 31/10/2010 às 18:35h.

²³⁷ Ver nota nº 135.

Em 8 de maio de 1938 o escritor José Lins do Rego, regressando de uma temporada em Cabo Frio, lamenta num artigo de imprensa o estado da cidade, a falta de hotéis bons, de conforto, de tudo enfim. Termina seu artigo clamando por estradas de rodagem, por rodovias que mereçam este nome. Teria ele imaginado o quanto a rodovia asfaltada ia modificar todo o aspecto da região? Que ela chegaria mesmo a desfigurar em parte precisamente o que ele tanto enaltece em seu trabalho, os recantos mais agrestes e pitorescos?²³⁸

Se Rego mostra insatisfação, Hanssen lança um lamento pelas transformações pelas quais a cidade passaria nas décadas seguintes em função do turismo. Lamento, aliás, que é comum nas entrevistas realizadas com moradores da cidade na sua percepção sobre as mudanças que a cidade sofreu²³⁹.

A falta de infra-estrutura era percebida também pelo poder público, mas esse pouco fazia para alterar aquela realidade. Da mesma forma que a indústria do sal aguardou por várias décadas uma solução efetiva para o seu problema de transporte, o turismo aguardaria ainda muito tempo até que viesse ter, desse mesmo poder público, a devida atenção.

Foi o próprio Amaral Peixoto que, ao falar sobre a sua atuação na área da educação, no início da sua interventoria no estado do Rio de Janeiro, afirmou que

“quanto às colônias de férias, eu fazia o seguinte: no primeiro ano, fiz uma em Cabo Frio e outra em Friburgo. Meninos da Baixada eu levava para Friburgo, e os da serra eu trazia para o mar. A de Cabo Frio foi uma experiência muito arriscada, porque não havia nada em Cabo Frio”²⁴⁰.

De fato os primeiros movimentos turísticos no Brasil pouco tinham a ver com o que Cabo Frio tinha a oferecer no momento – sal e pesca – mas com algo que posteriormente seria considerado fundamental: a exuberância de suas praias. Benhamou afirma que “as estações balneárias não eram frequentadas no passado porque o costume de se tomar banho de mar ainda não havia penetrado na sociedade, além do fato de se contentarem os cariocas com as praias da capital”²⁴¹. Apesar da cidade do Rio de Janeiro, então capital federal, ser uma espécie de ‘porta de entrada’ para o turismo brasileiro, quando se tratava do interior do estado, as preferências turísticas na primeira metade do século XX estavam voltadas para as regiões serranas e não para as praias. Seguindo um modelo europeu de turismo como atividade

²³⁸ HANSEN, Guttorm. Cabo Frio: dos Tamoios à Alcalis. Rio de Janeiro: ed. Achiamé Ltda., 1988. p. 208.

²³⁹ No desenvolvimento desta pesquisa algumas entrevistas foram realizadas com a finalidade de identificar a percepção do morador sobre as mudanças ocorridas ali. Duas questões ficaram muito explícitas, o sentimento de perda e, paradoxalmente, a satisfação pelas oportunidades que o turismo trouxe.

²⁴⁰ Depoimento de Amaral Peixoto In: MOREIRA, Regina da Luz. Tempos de Amaral. Niterói: Imprensa Oficial, 2005. p. 44.

²⁴¹ BENHAMOU, François Charles. Turismo e veraneio nas regiões periféricas da metrópole carioca. Núcleo de Planejamento Urbano e Regional/PLANUR, 1971. p. 16.

econômica, este se desenhava a partir da interação com a natureza através de parques ou estações de águas, muitas vezes acompanhada da existência de cassinos como entretenimento. Em 1937 foi criado o primeiro parque nacional brasileiro, o Parque Nacional de Itatiaia e em 1939 foi a vez do Parque Nacional da Serra dos Órgãos.²⁴² Enquanto as regiões de praia, por não atraírem o público, não recebiam nenhum investimento nessa área, as regiões serranas desfrutavam de benefícios fiscais e de garantias.

“Com o objetivo de incrementar o turismo nas cidades serranas, Amaral Peixoto concedeu benefícios fiscais para a construção de hotéis como o Higino, em Teresópolis, e o Quitandinha, em Petrópolis, que receberam ainda o monopólio da exploração do jogo em cada uma das cidades. O contrato com o Quitandinha foi assinado em setembro de 1940 e estabelecia em uma de suas cláusulas o pagamento de indenização da obra pelo estado, caso o jogo fosse proibido. Em abril de 1946 o presidente Eurico Gaspar Dutra decretaria o fechamento dos cassinos levando o proprietário do Quitandinha a requerer do governo a compra do imóvel pelo valor efetivamente despendido, e não pelo montante fixado no contrato, que era inferior”.²⁴³

A idéia da praia como destinação turística começa a ser construída com mais clareza a partir do fim da 2ª Guerra Mundial. O turismo internacional que havia sido suspenso durante o confronto e que em grande medida estava associado a descanso e cultura renasce sob uma nova perspectiva. Castro analisa como essa mudança se dá em relação ao Rio de Janeiro, mais especificamente como a representação disso se dá nas produções cinematográficas sobre a cidade de uma forma bastante perspicaz. Segundo o autor ocorre uma maior valorização dos aspectos naturais bem como maior exploração de personagens populares e da sensualidade dos mesmos. “Isso coincide com um processo histórico mais amplo que levou ao culto ao corpo, ao banho de mar e ao bronzado, o que fez com que as cidades com praias – dentre elas o Rio – tornassem-se destinações turísticas importantes”.²⁴⁴

Apesar de toda a beleza e de toda a peculiaridade local, que hoje estimula uma corrente específica do turismo, esse só veio a ter lugar em Cabo Frio, efetivamente, a partir da década de 1950, e mesmo assim de forma ainda muito incipiente. O que havia antes disso na cidade talvez seja o que poderíamos chamar aqui de pré-turismo, utilizando a terminologia de Sérgio Molina²⁴⁵. A chegada da estrada de ferro em 1937 e da rodovia Amaral Peixoto foram os primeiros meios que possibilitaram a ida de visitantes com frequência regular a Cabo Frio.

²⁴² Nesse mesmo ano foi criado no Paraná o Parque Nacional do Iguçu. TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. Cronologia do turismo no Brasil. Campinas: CTI/TERRA, 1991. pp. 25-6.

²⁴³ MOREIRA, Regina da Luz. Tempos de Amaral. Niterói: Imprensa Oficial, 2005, p. 47.

²⁴⁴ CASTRO, Celso. A natureza turística do Rio de Janeiro. In: BANDUCCI Jr., Álvaro e BARRETO, Margarita (orgs.). Turismo e Identidade Local: uma visão antropológica. Campinas, SP: Papius, 2001. p. 123.

²⁴⁵ O termo pré-turismo é por nós aqui utilizado no sentido de não haver até esse momento um fluxo contínuo de turistas, infra-estrutura e nem uma política específica voltada para essa atividade na região.

É nesse período de pré-turismo, com as mudanças de perspectiva em relação à praia, que a atividade do turismo começa a se tornar possível na cidade.

A partir da década de 1950 D. Nilza, pioneira da indústria de ‘moda-praia’, começou a fazer as primeiras sungas e biquínis para os poucos veranistas que em Cabo Frio apareciam. Mesmo no Rio de Janeiro, capital federal, ‘porta de entrada’, expressão e síntese do país o turismo ainda era uma novidade. No final da década de 1950, a escritora Rachel de Queiroz assim se referia ao turismo:

“Poder-se-á alegar então que cuidar de turismo num tempo em que todo mundo passa fome é uma futilidade. Mas isso são outros quinhentos mil-réis. Mesmo porque, turismo já não é mais brincadeira, é indústria, e por toda parte rende dólares aos milhões. O daqui não rende porque ainda não há; turismo houvesse, dando dinheiro, quem sabe se poderia com ele urbanizar as favelas? Embora eu duvide que, depois de apanhar o cobre, a turma fosse se lembrar de favelado. Diriam logo que era pitoresco, que as favelas são uma tradição da Cidade...”²⁴⁶

Em Cabo Frio, até esse momento – década de 1950 – os poucos turistas que apareciam na cidade eram, na sua maioria, membros da alta burguesia carioca e membros da classe artística nacional. Em geral hospedavam-se nas casas simples dos pescadores que muitas vezes eram adquiridas logo em seguida. Abel Beranger nos conta que “Cabo Frio conserva suas ruas primitivas com seus portões coloniais na parte antiga, enquanto novos bairros se levantam com residências confortáveis e algumas suntuosas. Turistas há que preferem restaurar casas primitivas.”²⁴⁷ Entre esses novos bairros de que nos fala Beranger estavam o Portinho e a Ogiva que, originalmente, eram áreas de salinas e local de residência de pescadores. É exatamente na Ogiva que D. Nilza dá início à confecção de biquínis que mais tarde ficariam famosos em todo o mundo.

“Eu morava aqui na Gamboa, me casei novinha com 15 anos. Aí meu marido foi pro exército e as minhas irmãs trabalhavam na Ogiva e aí conheceram Tônia Carrero. Eu comecei com Tônia Carreiro, desmanchando os biquínis dela e fabricando. Aí eu desmanchava as peças, eu não entendia nada de costura, desmanchava as peças, tirava o molde e aí costurava tudo de novo. Assim eu fazia, aí eu entregava a peça e ela nem sabia que eu desmanchei.”²⁴⁸

Os turistas que procuravam Cabo Frio nesse período possuíam alto poder aquisitivo e buscavam reproduzir nesse ‘pitoresco’ lugar as condições de vida a que estavam acostumados em seus lugares de origem. As residências de pescadores localizadas a beira mar ou da lagoa eram adquiridas por valores irrisórios e em seu lugar eram construídas casas que destoavam

²⁴⁶ QUEIROZ, Rachel de. Três assuntos cariocas. Revista O Cruzeiro, 31 de outubro de 1959.

²⁴⁷ BERANGER, Abel F. Dados Históricos de Cabo Frio. Cabo Frio: PROCAF, 1993. p. 51. (1ª edição, 1962).

²⁴⁸ Entrevista concedida por D. Nilza ao autor em 11/11/2010.

da arquitetura simples das residências existentes até então. São esses turistas também os responsáveis pela criação dos clubes náuticos na cidade; espaços privados com localização privilegiada em que podiam reproduzir um estilo de vida próprio, bem diverso dos moradores da cidade, com quem o contato acabava sendo muito pequeno.



Figura 19 – Típica casa de pescador a beira-mar. Na imagem de 1948 é possível observar, além da rede secando nos fundos da casa, as ruínas do forte São Matheus que só seria restaurado na década de 1950. Propriedades como essa eram adquiridas pelos turistas com alto poder aquisitivo por um preço irrisório. As casas mais simples eram completamente refeitas. Já as casas de arquitetura colonial um pouco mais ‘sofisticadas’ – no centro da cidade – tinham as suas características preservadas.²⁴⁹

Escrevendo em 1957, Lysia Bernardes registra a chegada do turismo e, assim como Massa²⁵⁰, mostra que até então apenas poucas mudanças tinham se processado na cidade.

“nos últimos anos, surgiu, e está se desenvolvendo com grande rapidez, uma nova atividade, a indústria do turismo. Possui a região paisagens de rara e variada beleza às margens da lagoa e nas enseadas de Cabo Frio, sendo, além disso, um local excepcional para os banhos de mar e a pesca, especialmente a submarina. (...) no seu conjunto, no entanto, não perdeu sua fisionomia de velha cidade que, embora datando do período colonial, não possui belos edifícios a testemunhar uma antiga opulência e sim um casario modesto, índice de uma evolução lenta, alheia aos grandes ciclos econômicos de nossa história”.²⁵¹

Aquela aparente perenidade e a tranquilidade característica da pequena vila de pescadores assistiria um processo de intensa mudança nos anos seguintes. Até 1960 a cidade

²⁴⁹ Foto Wolney, 1948.

²⁵⁰ Ver nota 144.

²⁵¹ BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Planície Litorânea e Zona Canavieira do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia. pp. 140-2.

não havia sofrido modificações significativas em seu centro urbano, apesar disso já era possível perceber a influência dos turistas no dia-a-dia da pequena cidade. É novamente Rachel de Queiroz, escrevendo em 1962, quem nos conta que,

“Ando por Cabo Frio matando saudades. Continua a velha cidade com o seu encanto antiquado, embora não tão tranqüila como nos recordamos que era. A malta indisciplinada dos turistas enche tudo, e onde há turista há desordem e barulho. É esse, aliás, o preço que pagam pela sua principal fonte de renda as cidades que vivem do turismo: os seus habitantes tem que se habituar aos turistas, suas pompas e suas obras. Console-se, pois, Cabo Frio, lembrando que Paris, Veneza, Roma, Florença e outras irmãs ilustres, todas tem que se haver com esse mal indispensável – que é praticamente o seu pão de cada dia. (...) Mas se não aturarem as má-criações dos turistas, as cidades de turismo não podem sobreviver – e, portanto, aturamos. Mas até mesmo essa paciência digamos profissional tem um limite – como aconteceu também, por estes dias lá mesmo em Cabo Frio; quase lincham um jovem tresloucado que atravessou a rua principal com o carro a 120 km. Passou naquela chispa, suscitando gritos e ameaças – e por desaforo ainda voltou calmamente e estacionou na praça. Foi aí que o pessoal o apanhou e, se os guardas não intervêm, levava uma boa surra e muito bem merecida”.²⁵²

A partir do final da década de 1960, segundo Massa, as mudanças passaram a ser mais perceptíveis. As três fotografias a seguir, feitas a partir do Morro da Guia, nos permite perceber as alterações sofridas pelo centro urbano da cidade entre as décadas de 1930 e 1970.

²⁵² QUEIROZ, Rachel de. Cabo Frio e Ermelinda. Revista O Cruzeiro, 27.01.1962.



Figura 20 - É possível perceber na imagem “o soberbo espetáculo daquelas casas pequeninas, caiadas, mirando-se dentro das águas correntes do canal”, como afirmou Massa. Em seu percurso o canal do Itajuru contorna a cidade e segue em direção ao mar, no alto à direita as areias da Praia do Forte são perfeitamente visíveis. Na parte central da imagem é possível perceber a Ig. Matriz de N^a Sr^a d’Assunção, cujo campanário era a construção mais alta da cidade.²⁵³

²⁵³ Foto Wolney, 1935.



Figura 21 – As poucas mudanças perceptíveis nos 8 anos que separam as duas imagens resumem-se à presença dos barracões, próximos às ruínas do convento, no mesmo ponto onde as lavadeiras quaravam suas roupas até a década de 1970.²⁵⁴

²⁵⁴ Foto Wolney, 1943.

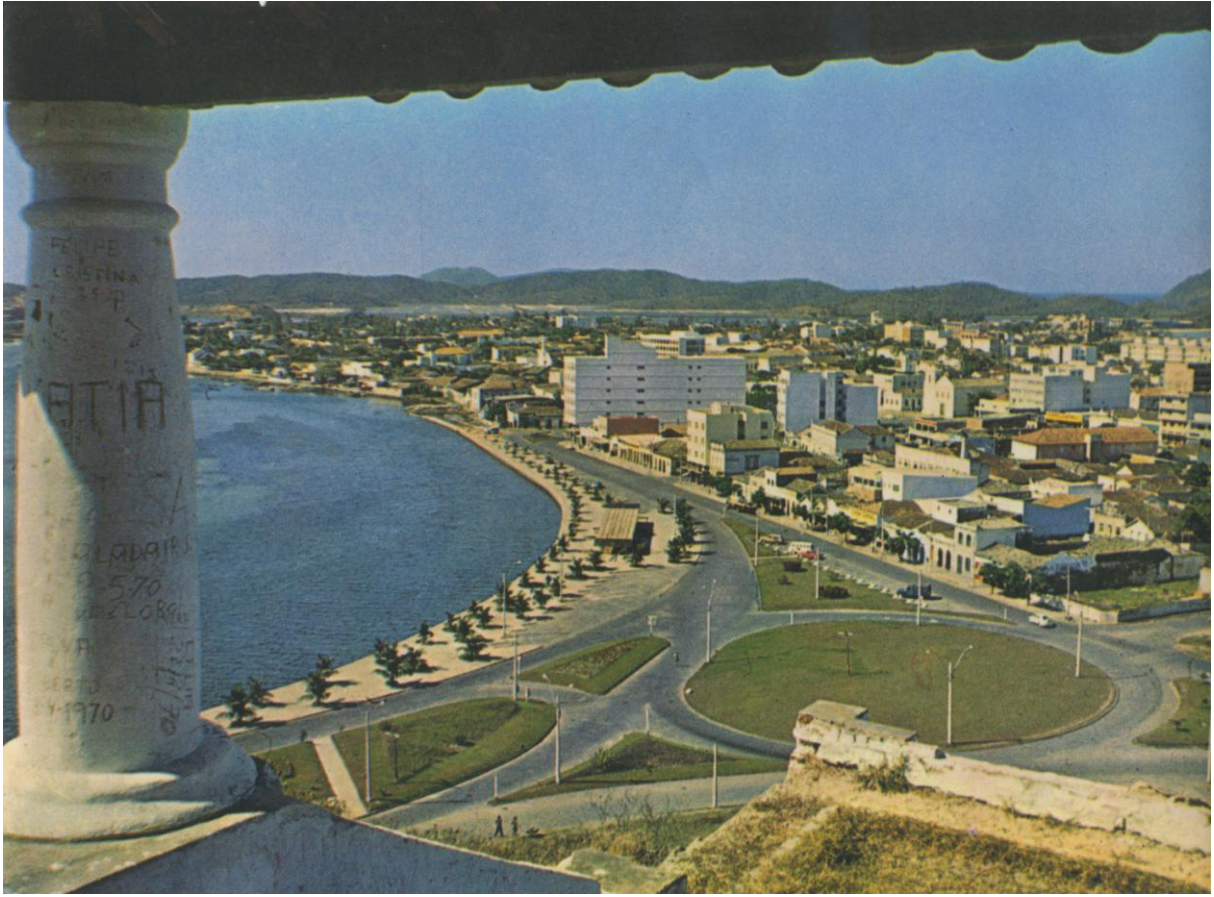


Figura 22 - Esta imagem do início da década de 1970 já mostra mudanças significativas na estrutura do centro urbano da cidade. Na foto, emoldurada pela coluna e pelo telhado da capela de Nossa Senhora da Guia, é possível perceber o aterro e o projeto urbanístico de embelezamento da orla do canal do Itajuru. A construção que se vê no calçadão da orla (no ponto em que a orla ‘faz a curva’) era uma espécie de ‘centro de atendimento ao turista’. A presença de novas construções também já é bastante perceptível, com destaque para o grande paredão branco do edifício Caravelas, primeiro prédio com elevador e que com os seus 5 andares voltados para a praça D. Pedro II, era o ‘arranha-céu’ cabofriense. É possível observar, também, aspectos do passado recente, como o contorno do canal do Itajuru serpenteando ao redor da cidade e a Igreja Matriz que ainda podia ser observada integralmente nesta imagem. Contudo, a cidade em mutação ia aos poucos alterando as suas características físicas e ganhando ares de uma cidade moderna.²⁵⁵

No início da década de 1960 um acontecimento incomum teve lugar em Cabo Frio e contribuiu para a geração de uma série de ‘propagandas gratuitas’ para a cidade colocando Cabo Frio, definitivamente no mapa dos destinos turísticos do país e do mundo. Ao visitar Cabo Frio em 1962 e 1964 (no início e no final do ano), a jovem atriz francesa Brigitte Bardot, causou um verdadeiro alvoroço na imprensa nacional. As principais publicações do país (Jornal do Brasil, O Globo, O Cruzeiro, Manchete e Fatos & Fotos, entre outras) mantiveram por diversas semanas a atriz, e por conseguinte Cabo Frio, como manchete de suas edições. O Jornal do Brasil na sua edição de 27 e 28 de dezembro de 1964, por ocasião

²⁵⁵ Imagens Fluminenses, Cabo Frio. Niterói/Estado do Rio de Janeiro: Flumitur/Editora O Fluminense S.A. Imagem gentilmente cedida pelo professor Rui Aniceto. Não é possível saber o ano exato em que esta imagem foi feita, mas o texto do encarte deixa claro que ela é anterior à construção da ponte Rio-Niterói, diz o texto: “A distância entre Cabo Frio e a capital do Estado é de 138 quilômetros e de 224 quilômetros para a Guanabara”.

da terceira visita da atriz ao distrito de Armação dos Búzios, sob a manchete “Um mito na realidade” publicou o seguinte em suas páginas:

“Despojada das paisagens que as outras praias de Cabo Frio oferecem, Búzios é uma velha colônia de pescadores com algumas casas separadas por uma rua poeirenta e mal iluminada. Dois botequins são o ponto de reunião da comunidade. Apresenta apenas a tranqüilidade e a beleza primitiva da vida de seus personagens, os caiçaras, pescadores que se põem ao mar com o nascer do sol e voltam ao entardecer”.²⁵⁶

Apesar das palavras pouco elogiosas à cidade nessa edição específica do jornal, Cabo Frio de uma maneira geral e Búzios em particular, ganharam uma enorme exposição nacional e passaram a atrair a atenção e olhares de pessoas de todas as partes do Brasil e do mundo.

Percebendo a importância daquele acontecimento, o prefeito da cidade – Antônio de Macedo Castro – aproveitou a oportunidade e concedeu à atriz, além do título de cidadã cabofriense, um terreno na praia da Armação dos Búzios. Apesar de não ter conseguido registrar a entrega do título de cidadã e o de propriedade do terreno à atriz com a presença dos fotógrafos, o feito já havia sido devidamente capitalizado pelo poder público que soube aproveitar o momento e associar ao máximo a imagem da cidade à idéia de um refúgio paradisíaco. Na mesma edição de 27 e 28 de dezembro de 1964, ao final da matéria, o Jornal do Brasil noticiava:

“DOAÇÃO

Niterói (Sucursal) – Um terreno avaliado em Cr\$ 2 milhões, na Praia da Armação dos Búzios, foi doado, ontem a Brigitte Bardot, pelo Prefeito de Cabo Frio, Sr. Antônio de Macedo Castro. O terreno, com 20X40 metros, foi escolhido por Brigitte, na sexta-feira pela manhã, quando a artista percorreu toda a extensão da Praia de Armação de Búzios em companhia do Prefeito e de Bob Zaguri.

CASA LUXUOSA

Brigitte demonstrando satisfação pelo presente, disse que o Prefeito foi ‘um bom Papai Noel’ e que ela vai começar, imediatamente, a construir uma luxuosa casa de praia, pois era sua idéia comprar uma residência em Cabo Frio. O título de Cidadã de Cabo Frio, concedido pela Câmara Municipal, só será entregue à artista na próxima semana, pois Brigitte se diz muito assediada pelos repórteres e curiosos que não a deixam tomar banho de mar sossegada”.²⁵⁷

²⁵⁶ Jornal do Brasil, 27 e 28/12/1964, p. 8.

²⁵⁷ Jornal do Brasil, 27 e 28/12/1964, p. 8.



Figura 23 - A visita de Brigitte Bardot à Búzios fez com que a imprensa nacional, incluindo-se aí 'O Cruzeiro', a revista de maior circulação nacional à época, concedesse intensa 'propaganda gratuita' à cidade, favorecendo assim a atividade turística e contribuindo para a formação de uma imagem associada à praia, ao sol e ao lazer. A atriz esteve na cidade em janeiro de 1962, janeiro de 1964 e dezembro de 1964. Apesar disso, a propaganda manteve-se para além do período de estada da atriz no balneário, o que favorecia ainda mais aos interesses do turismo na cidade.²⁵⁸

²⁵⁸ Capa da edição da revista O Cruzeiro de 4 de abril de 1964.

Ainda na década de 1950, assim que descobriu Cabo Frio, a elite carioca acostumada a grandes e luxuosos clubes tratou logo de criar os seus. Atraídos pelas águas claras e pela abundância de peixes para a prática da pesca de linha e submarina, o clube era o suporte necessário num lugar onde não havia suporte nenhum.

Em 16 de fevereiro de 1951 a Companhia Industrial Odeon S. A. lavrou em cartório a escritura de doação de um terreno para a construção da subsede do Iate Clube do Rio de Janeiro em Cabo Frio. Com isso os empresários que fizeram a doação atingiam dois objetivos: criavam uma estrutura de lazer própria, que atendia às suas necessidades, e estimulavam o interesse imobiliário na região.

“entre os empresários doadores estavam nossos fundadores Octávio Reis, Eugenio Honold, Renato e Luiz da Rocha Miranda, que tinham, naturalmente, o duplo propósito de beneficiar o clube e de gerar progresso para a área destarte valorizando suas operações imobiliárias na região”.²⁵⁹

Apesar de tudo, a sede do ICRJ não foi construída de imediato e anos mais tarde a doadora tentou reaver o terreno doado. Através de um acordo o clube devolveu metade do terreno, readquirido mais tarde, e finalmente construiu a subsede. Até então os sócios mantinham-se em seus barcos nas suas investidas em busca dos peixes da região, contando com pouco apoio em terra. Entre as atividades dos associados, destacava-se a pesca submarina.

“De princípio, algumas poucas lanchas organizaram equipes eficientes, incorporando pescadores locais, carregados de tradição e conhecimento da região, como GPS’s humanos, como foram Filhinho e Antônio Branco. Mantinham-se ainda em atividade apenas nas encostas do Cabo e das ilhas onde a pescaria era abundante e permitia até a escolha do peixe do dia entre os badejos quadrado ou branco, o olho-de-boi e as grandes enchovas e xaréus de Gravatá e âncora e os olhetes, cavalas e olhos-de boi das Emerências Aos poucos, melhoradas as embarcações, como a Miss Flamengo, de Helio Barroso, a Golias, de Toufic Saad, e outras, a pesca foi se estendendo para o mar aberto e os chernes e as grandes garoupas foram sendo localizados e capturados”.²⁶⁰

²⁵⁹ BARROSO, Hélio. Na praia da saúde: A História do Iate Clube do Rio de Janeiro – 1920-2005. Rio de Janeiro: Ediouro, 2005, pp. 244-5. Disponível em: <http://www.icrj.com.br/livro_icrj/default.html> Acesso em 28/10/2010.

²⁶⁰ Idem p. 250.



Figura 24 - Ângelo Machado, “o terror dos grandes Meros”. A pesca foi a primeira atividade a atrair turistas com uma frequência regular a Cabo Frio. Inicialmente fazia-se a pesca de linha e submarina, a partir de 1955, com as capturas feitas por Raymundo Castro Maya, a pesca oceânica do Marlin também se difundiu.²⁶¹

Além da pesca submarina, a pesca oceânica também atraía para Cabo Frio aqueles pescadores que podiam a ela se dedicar. Raymundo Castro Maya, principal incentivador dessa atividade na região, foi o responsável pela captura dos primeiros ‘bicudos’ em Cabo Frio. A bordo de seu barco, o Nemesis, Castro Maya colocou a cidade na rota da pesca oceânica mundial a partir de 15 de janeiro de 1955²⁶².

No rastro do ICRJ foram criados mais 3 clubes náuticos em Cabo Frio. Em fevereiro de 1958 foi criado o Clube do Canal, localizado no bairro do Portinho e frequentado principalmente pelos turistas que naquele bairro mantinham suas casas de veraneio. Em 31 de

²⁶¹ Foto Wolney, década de 1950.

²⁶² BARROSO, Hélio. Na praia da saudade: A História do Iate Clube do Rio de Janeiro – 1920-2005. Rio de Janeiro: Ediouro, 2005. p. 252. Disponível em: <http://www.icrj.com.br/livro_icrj/default.html> Acesso em 28/10/2010.

dezembro de 1960 foi a vez do Clube Náutico de Cabo Frio, localizado na Ogiva e, finalmente, fundado em 1964 e inaugurado em 1968, foi a vez do Costa Azul Iate Clube, localizado no início do bairro da Gamboa, logo na descida da ponte Feliciano Sodré.

Esses clubes tinham em comum, além do tipo de lazer a que se destinavam – pesca e vela – o perfil de seus associados, poucos e abastados turistas que possuíam belas residências nos novos bairros que surgiam na cidade. É essa elite carioca, que elege Cabo Frio como destino turístico para as suas atividades de lazer, a responsável primeira pela associação da imagem de Cabo Frio ao sol e a praia, criando e divulgando assim uma imagem edênica da região.

Acostumados à simplicidade dos clubes locais de forte apelo cívico e tradição familiar os moradores da cidade viam surgir um modo de vida completamente novo. Os dois únicos clubes da cidade até então eram o Tamoyo Esporte Clube e a Sociedade Musical Santa Helena, emblematicamente criados em datas de grande importância cívica para a comunidade.

Fundado em 13 de novembro de 1915 – data do tricentenário da cidade – o Tamoyo, até 1948, funcionava em um salão alugado ao lado da igreja Matriz²⁶³. Fundado e frequentado pela elite política e econômica da cidade, o Tamoyo expressava os ideais daquele grupo e, em certa medida, fundia através daqueles ideais os espaços público e privado. Para Beranger o Tamoyo é “motivo de orgulho da sociedade cabofriense e a sala de visitas do município,”²⁶⁴ enquanto Massa reproduz trechos d’A Columna, jornal de sua família, em que se lê, “Conjugadas, pois, as duas iniciativas, – a do atual prefeito e a do valoroso Tamoyo Esporte Clube, que há 15 anos se organizou para aumentar o valor cívico dos cabo-frienses, e erguê-lo para um novo surto de progresso (...)”.²⁶⁵ Mais que uma opção de lazer o Tamoyo simbolizava as aspirações e os ideais da elite local que em seus salões discutia os destinos da cidade. Contudo, na onda das inaugurações de clubes náuticos e influenciados pelo estilo de vida de uma elite requintada e exigente que se fazia cada vez mais presente na cidade, os sócios do Tamoyo fundaram em 1963 a sede náutica do clube.

Construída na praia do Forte, próximo ao Forte São Matheus, a sede náutica do Tamoyo, ao contrário dos demais clubes náuticos, viria a ser desativada rapidamente. Na década de 1970 a sede já encontrava-se abandonada e em 1980 foi vendida.²⁶⁶

²⁶³ Em 1948 o Tamoyo mudou-se para uma sede própria na Av. Nilo Peçanha, onde está até hoje.

²⁶⁴ BERANGER, Abel F. Dados Históricos de Cabo Frio. Cabo Frio: PROCAF, 1993. p. 79. (1ª edição, 1962)

²⁶⁵ A edição a que Massa se refere é a do dia 13 de julho de 1930. MASSA, Hilton. Cabo Frio: Nossa Terra, Nossa Gente... op. cit. p. 167.

²⁶⁶ Informações disponíveis em <www.tamoyoesportecolube.com.br> Acesso em 28/10/2010.

Já a Sociedade Musical Santa Helena, fundada em 7 de setembro de 1937, por ser uma sociedade musical, sempre fez as vezes de Banda Oficial da cidade, e carinhosamente era chamada de “A Furiosa”.

Paralelamente ao surgimento dos clubes náuticos eram criadas também as novas residências. A cidade assistia assim à substituição das antigas áreas de salina e de pesca pelas residências e espaço de lazer de uma nova classe social com quem passava a dividir seu espaço.

Saindo da área central da cidade a expansão urbana dividiu-se em dois pólos, um de caráter mais popular com um comércio voltado para a população local – o bairro de São Cristovão – e outro com feições turísticas – os bairros da Ogiva e do Portinho. Segundo os Estudos para o Planejamento Municipal, este último

“apresenta formas tipicamente turísticas e recreacionais, servindo de apoio ao Centro tradicional e sendo muito freqüentado por turistas e veranistas. O comércio é de luxo, constituído por boutiques, boates, restaurantes de primeira qualidade, hotéis, clubes, etc”. (...) “o processo que gerou a ocupação da sede do município foi o resultado de rápida mudança funcional ocorrida nos últimos vinte anos, durante os quais o pequeno núcleo pesqueiro e salineiro se transformou em importante centro turístico do Estado”.²⁶⁷

É esse processo de ocupação o responsável pela rápida valorização do solo em Cabo Frio em função da especulação imobiliária que ali se estabelece. Essa valorização, contudo, não beneficia uma parte dos primitivos moradores, alguns dos quais vendem as suas casas a preços irrisórios. Como exemplo dessa situação, seu José Francisco, pescador da Gamboa, mais conhecido como seu Zezinho, afirma que

“A maioria saiu, vendeu. (...) Tinha aqui na... aqui nesse lado aqui tinha... O pai dela era até pescador de rede, era ... essa maré aqui, era a coroa né, então ele cercava era parati matava tainha, ... era rede de puxar pra terra. Tem uns que foi lá pra baixo, andou mais lá pra baixo. Era seu Durvalino aqui. Tem outra ali que vendeu, a mãe dela morreu, ela fez a... tinha uma casa ali e outra ali na frente, ela fez a doideira vendeu, ela se arrependeu, vendeu barato. Aí depois começou fazer loja e ela ficou na pior. Foi comprar uma casa ali pra baixo. Isso aqui ficou uma loja boa mesmo, é uma loja de frente e de fundo. (...) Ela na época o pessoal deu conselho, ‘rapaz não vende não’. Aí fez a doideira e vendeu. Acabou não ficando na boa. Se ela tivesse aqui ela tava bem aí vendeu que a mãe morreu e o pai,... O pai era pescador era desse pescador que pescava só aqui na..., de rede aqui na..., aqui na porta, aqui na coroa, aqui na lagoa mesmo. Ele, na época ele fez casa, fez tudo aí. Aí ele morreu, morreu a mulher e morreu ele, aí só ficou a filha e a filha fez doideira.”²⁶⁸

²⁶⁷ Estudos para o Planejamento Municipal: Cabo Frio. FIDERJ – Fundação Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1977. p. 29.

²⁶⁸ Entrevista concedida ao autor por seu Zezinho, pescador e morador da Gamboa, em 21/08/2010.



Figura 25 - Salina localizada no bairro do Portinho, próximo ao centro de Cabo Frio. Como a ocupação é progressiva e não instantânea, era possível ver até a década de 1970 grandes áreas de salinas, tanto na Ogiva quanto no Portinho.²⁶⁹

Também Seu Almir, salineiro da Figueira, 63 anos, mais conhecido como Mica, lamenta a saída dos moradores da região onde vive,

A maior parte dos moradores de Figueira aqui, não existem mais, a maior parte hoje é de fora. ... muito pouco, muito pouco. Não tem. Venderam as casas pros turistas, foram pro Jardim Esperança, pro Sabiá, entendeu como é que é? Venderam. Turista chegou aí dava qualquer 5 mil, qualquer 4 mil e comprava. Eles vendiam você entendeu? Vendia. (...) Porque o custo aqui é muito baixo, entendeu... os cara quase não tem... então os turistas chega aí num pedaço de terreno e oferece 4, 5 mil, o pessoal vende pra ver se consegue melhorar a situação deles, você sabe como é que é? Não tem idéia, não tem idéia,...

O uso turístico revela-se de grande importância na composição da paisagem urbana e, junto com as casas e clubes, começa a surgir toda uma infra-estrutura na cidade para atender a essa demanda. O número de hotéis aumenta significativamente nesse período. Em 1963²⁷¹

²⁶⁹ Imagens Fluminenses, Cabo Frio. Niterói/Estado do Rio de Janeiro: Flumitur/Editora O Fluminense S.A. Imagem gentilmente cedida pelo professor Rui Aniceto.

²⁷⁰ Entrevista concedida ao autor pelo sr. Almir, mais conhecido como Mica, salineiro da Figueira (atualmente distrito de Arraial do Cabo) em 22/08/2010. O processo de ocupação da Figueira é posterior ao período por nós estudado, contudo a sistemática adotada é a mesma.

²⁷¹ Cabo Frio. Publicação do Departamento Estadual de Estatística, órgão da Secretaria de Administração Geral do Estado do Rio de Janeiro, 1963. p. 25.

eram apenas cinco – com destaque para o Hotel Lido que era localizado em frente a praia do Forte, no trecho que veio a ficar conhecido como praia do Lido – já em 1968 registrava-se a oferta de 162 quartos para hospedagem²⁷² e, em 1977 já havia “118 estabelecimentos destinados a alojamento e alimentação.”²⁷³ No início da década de 1970 foi inaugurado o Malibu Palace Hotel que de imediato torna-se um ícone da arquitetura turística local, menos em função das suas linhas arquitetônicas e mais em função daquilo que ele representava. O Malibu era o mais sofisticado hotel da cidade até então e, assim como o Lido, possuía uma localização privilegiada de frente para o mar na principal praia da cidade.

É nesse período, também, que é construída a Moringa, um luxuoso condomínio turístico localizado na avenida Assunção – principal rua da cidade – e voltado para o canal do Itajuru. O local era uma área de mangue que foi aterrada e loteada de forma que as casas possuíssem um *deck* que permitisse ancorar seus barcos. O loteamento da Moringa teve ao menos um efeito urbanístico que foi sentido de imediato pelos moradores da cidade: a avenida Assunção, que até então possuía calçamento apenas em parte de seu percurso, recebeu a necessária infra-estrutura de luz, água, esgoto e asfalto em toda a sua extensão. Sem essas melhorias, não seria viável a construção da Moringa. A cidade se moldava para atender às exigências desse novo grupo social – os turistas – e a população usufruía dos benefícios daí advindos.

3.2 A legislação municipal sobre o turismo

A década de 1950, além da mudança de perspectiva com relação aos destinos turísticos, é marcada também pela intervenção estatal nessa atividade. O turismo definitivamente ganha o status de política de Estado com a criação de órgãos e instituições que passam a normatizar o setor e a interferir diretamente na produção do espaço²⁷⁴. Em 1958 é criada a Combratur e a partir daí uma série de órgãos estaduais também são criados. No Rio de Janeiro é criada em 20 de março de 1961 a COTERJ – Comissão de Turismo do Estado do Rio de Janeiro através do Decreto nº 7.329.²⁷⁵

A partir de 1959, a preocupação em estabelecer uma legislação específica para normatizar essa nova atividade tem lugar também em Cabo Frio. Data daí as primeiras

²⁷² Dados do IBGE, apud BENHAMOU, François Charles. Turismo e veraneio nas regiões periféricas da metrópole carioca. Núcleo de Planejamento Urbano e Regional/PLANUR, 1971. p. 42.

²⁷³ Estudos para o Planejamento Municipal: Cabo Frio. FIDERJ – Fundação Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1977. p.26.

²⁷⁴ BENI, Mário Carlos. Análise estrutural do turismo. São Paulo: ed. Senac, 2007. p. 118.

²⁷⁵ História Fluminense: Legislação; 1931/2001. Niterói: Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro, 2002. p. 77.

legislações por parte do poder público municipal com relação ao turismo e, também, o início das transformações pelas quais a cidade viria a passar em função dessa nova atividade que mudaria completamente o seu perfil urbano e afetaria as relações sociais, econômicas e culturais que até então eram ali construídas. Em 1959 são instituídas as primeiras resoluções²⁷⁶ da Câmara de Vereadores do Município, atendendo a mensagens enviadas pelo Poder Executivo, objetivando a criação de órgãos que se ocupassem diretamente dessa nova atividade econômica. Como podemos perceber a partir da leitura das resoluções da Câmara, os órgãos criados vão se ocupar tanto da atividade turística, quanto do ordenamento urbano da cidade. Na verdade essas duas atividades fundem-se numa só e o turismo passa a desfrutar de um status que as demais atividades econômicas existentes na cidade até então, não possuíam. Tal reordenamento torna-se, ao contrário do que ocorria antes, uma necessidade, de modo que a cidade se adapte a essa nova atividade e não a atividade à cidade²⁷⁷. O turismo se apresenta como algo novo, moderno, uma atividade que rompe com o passado e na qual o aspecto antigo da cidade, seus espaços de sociabilidade e de produção da riqueza até então, não atendem às novas necessidades. Percebe-se que o que é levado em consideração para a viabilização dessa nova atividade econômica não são os aspectos culturais, o passado colonial ou toda a história local. O turismo representa o moderno em oposição à pesca e às salinas, que representam o antigo; desse modo ele se impõe economicamente e se sobrepõe espacialmente a essas antigas atividades.

A resolução nº 33 de 23 de outubro de 1959 criou a Comissão Municipal de Planejamento e Turismo de Cabo Frio – COMUPLATUR – que estabeleceu no seu artigo 2º que o referido órgão se constituiria de técnicos em planejamento e turismo conhecedores dos problemas e possibilidades do município. Ainda que tal artigo careça de melhor definição/conceituação, o artigo 8º da mesma resolução se apressa em explicitar as possibilidades desse novo órgão. Ele afirma que “a COMUPLATUR será um órgão consultivo e coordenador podendo através de seus técnicos, (...), apreciar (...) trabalho sobre ante-projeto de leis, posturas, plano diretor, pedidos de licenças de edificação, loteamentos, etc.”. Fica claro, pela resolução, que o turismo já dizia ao que vinha.

²⁷⁶ Ver as resoluções da Câmara de Cabo Frio de n. 33 e n. 39 de 1959 e a de n. 15 de 1962.

²⁷⁷ Ainda que a produção de sal tivesse um impacto significativo sobre a conformação do território do município ela, de certo modo, ocorria “fora dos muros da cidade” e pouco alterava as características do seu centro urbano. Também a pesca, ainda menos que o sal, pouco interferia naquela estrutura. “A atividade pesqueira entre a lagoa ou mar adentro necessita apenas de uma base em terra (muitas vezes na própria praia) e, quando muito, um entreposto”. (Beauclair, 1993, p. 23). Estando ambas – o sal e a pesca – ligadas à própria formação da cidade acabavam sendo, em certa medida, elas mesmas a medida da cidade. Desse modo, até a década de 1950 essas indústrias cresceram fazendo uso de um espaço urbano que atendia às necessidades e interesses delas e pouco, ou nada, alterando o espaço desse centro urbano.

Menos de um mês depois, em 19 de novembro de 1959, a resolução de nº 33 foi revogada pela de nº 39 que criou o Departamento Municipal de Turismo. O curto período entre as duas resoluções, ao mesmo tempo em que demonstra a preocupação com a nova atividade, deixa transparecer que o poder público ainda não tinha muito claro o que ela representava e de que forma deveria normatizá-la.

De qualquer forma, ainda que essa nova resolução também carecesse de uma melhor definição, é possível perceber mudanças sensíveis com relação à resolução anterior. A nova resolução define as finalidades do novo departamento criado – orientação, divulgação e proteção – no entanto, ela não especificava que tipo de ‘orientação, divulgação e proteção’ eram essas que se pretendia fazer. Ela ainda faz alusão, em seu artigo 8º, à possibilidade de se estabelecer uma fonte de receita que sustente o novo órgão, ainda que de uma forma bastante precária. Diz o artigo: “Para fazer face às despesas com a presente Resolução a Prefeitura envidará esforços no sentido de conseguir verbas dos Governos Federal e Estadual”. Na prática isso não significava muito uma vez que o município acabava transferindo para outras instâncias do poder a possibilidade de financiamento desse novo órgão. Assim como o órgão anterior – COMUPLATUR – o Departamento Municipal de Turismo estava subordinado diretamente ao prefeito, que era quem nomeava os ocupantes dos cargos em questão. Nesse caso o Departamento Municipal de Turismo contaria com 1 diretor e “tantos funcionários, até o máximo de 10 (dez), forem necessários”. A resolução não estabelecia nem a formação necessária nem a função que esses “tantos funcionários” desempenhariam.

A preocupação municipal com o turismo estava evidente, ainda que fosse necessário ser mais claro e específico.

Em 1962 – dois anos e meio após a criação do Departamento Municipal de Turismo – a resolução de nº 15 de 13 de abril de 1962, a mais específica das três, evidencia que o período do ‘amadorismo’²⁷⁸ com relação ao turismo chegara ao fim em Cabo Frio.

Essa resolução criava o Departamento de Turismo de Cabo Frio – DTCTF – constituído de um Diretor, um Secretário e dez membros que NÃO seriam nomeados pelo prefeito (art. 2º). A resolução estabelecia que o novo departamento seria composto por um representante da Câmara Municipal de Vereadores, um da Associação Rural, um da Associação Comercial, um da COTERJ (Comissão do Turismo do Estado do Rio de Janeiro), um engenheiro, um

²⁷⁸ O termo ‘amadorismo’ está sendo aqui utilizado conforme o sentido atribuído pelo dicionário Koogan/Houaiss: AMADORISMO s.m. Regime ou prática oposta ao profissionalismo./Falta de técnica adequada à realização de um trabalho. KOOGAN/HOUAISS: Enciclopédia e Dicionário Ilustrado. Rio de Janeiro/RJ: ed. Delta, volume único, 1998. p.69. As resoluções anteriores (23 e 39 de 1959) tratam o assunto de uma maneira muito vaga, não fica claro quem são as pessoas que irão atuar nos órgãos criados e nem tampouco que cargos elas ocuparão. No nosso entender elas representam uma preocupação efetiva ao mesmo tempo que demonstram um imenso desconhecimento da nova atividade que estava se impondo.

arquiteto e mais cinco membros representados por pessoas ligadas ao Município de Cabo Frio, podendo ser residentes ou não (§1º do art. 2º). O diretor do referido departamento poderia ainda criar sub-comissões de acordo com sua avaliação de necessidade. O art. 5º dessa resolução se estende por sete parágrafos em que o poder público coloca sob a responsabilidade desse novo órgão toda a elaboração do Plano Diretor Municipal onde esse deveria:

§ 2º – (...) apreciar e opinar sobre todos os projetos de urbanização loteamentos particulares e municipais, obras públicas, balneários, hotéis, parque ou qualquer realização que implique no embelezamento, defesa paisagística da cidade e do município de Cabo Frio, as quais deverão ser obrigatoriamente submetidas à aprovação do DTCF.

(...)

§ 5º – A fim de facilitar futuras operações de financiamento, o Plano Diretor Municipal deverá, após a sua aprovação pela Legislação Municipal, ser enviado à aprovação da DTCF e da COMBRATUR.²⁷⁹

A clareza com relação ao papel que o turismo passara a desempenhar e a especificidade de suas atribuições no cenário municipal tinham finalmente sido estabelecidas. Do ponto de vista legal não havia mais dúvidas, a cidade passaria a crescer em função do turismo. Seria ele quem, a partir de então, definiria os rumos que ali seriam tomados.

A presença de um representante da Câmara de Vereadores e um da COTERJ no Departamento de Turismo de Cabo Frio é outro importante elemento dessa nova resolução, que não pode passar despercebido nessa nossa análise. Estão presentes aí diferentes instâncias (município e estado) e diferentes poderes (legislativo e executivo). Outro aspecto fundamental que ressalta a importância que o turismo passa a desempenhar é o fato dessa resolução prever a criação de taxas com a finalidade de prover recursos para o novo órgão criado (artigo 6º), aspecto este que não estava previsto nas resoluções anteriores. Além disso, a nova resolução previa também, a presença de representantes tanto da Associação Rural, quanto da Associação Comercial²⁸⁰ da cidade, mostrando que o poder público buscava o diálogo com os setores produtivos da economia cabofriense que tinham interesses diretos nos impactos que essa nova atividade traria. Tudo o que tivesse relação com o turismo passava a ter, cada vez mais, fortes repercussões nas atividades econômicas desenvolvidas no município até então. Por fim, o §1º do artigo 2º diz que entre os membros do DTCF, cinco serão “representados por pessoas ligadas ao Município de Cabo Frio, **podendo ser residentes ou não**”, o que deixa em aberto a possibilidade desses cargos serem ocupados por representantes desse grupo que está chegando

²⁷⁹ Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Cabo Frio. Resolução nº15 de 13 de abril de 1962, artigo 5º § 2º e 5º.

²⁸⁰ Nos poucos arquivos da Associação Comercial, Industrial e Turística de Cabo Frio não consta nenhuma informação acerca dessa resolução não nos sendo possível, assim, identificar “quem” e “se” ocupou esse cargo.

à cidade, que possui interesses diretos no processo de ocupação do solo e representa um estilo de vida que passa a ser visto como algo a ser valorizado – o turista.

A partir daí e ao longo das décadas de 1960 e 1970, o turismo passou a conviver com a produção de sal e a dividir com essa o status de principal atividade em relação à economia do município. Contudo, ainda que a produção de sal servisse de propaganda turística e que a imagem dos moinhos de vento e das pirâmides de sal, bem como a imagem de uma pacata vila de pescadores emprestassem à cidade um certo ar bucólico e pitoresco, esse não era o foco sobre o qual o poder público construía a imagem da cidade como destino turístico.

Enquanto o turismo foi se consolidando como uma atividade ligada ao sol, à praia, ao lazer e à diversão o sal e a pesca foram fazendo um percurso inverso e anunciando o seu declínio. Como em Ílhavo²⁸¹ também há em Cabo Frio o mesmo elemento decisivo na definição da singularidade da sua cultura – o Mar. Contudo, em Cabo Frio – ao contrário de Ílhavo – o “Mar maior, de cultura, história e identidade: o ‘Mar por Tradição’”²⁸² dá lugar a uma nova tradição “o mar como praia e como sol”.

A transição da economia salineira para a economia do turismo em Cabo Frio não é imediata e, ao final da década de 1970, o turismo ainda continuava sendo uma atividade com muitas limitações, conforme nos mostra Hanssen:

(...) Todavia, segundo um relatório da Secretaria de Educação e Cultura do Estado do Rio de Janeiro, datado de 1978, Cabo Frio continuava completamente desaparelhado para oferecer diversões ou quaisquer atrativos aos veranistas. ‘Só tem a sua maravilhosa natureza’ – diz o relatório.²⁸³

Mesmo que no início da década de 1960 o turismo ainda não respondesse economicamente de forma significativa às receitas do município²⁸⁴, ele passou a influir diretamente na organização desse e a interferir no desenvolvimento das demais atividades na medida em que passava a ‘desenhar’ uma cidade que viria a se adaptar às suas necessidades e não o contrário. Ao dar os seus primeiros passos no turismo, Cabo Frio ressaltava exatamente

²⁸¹ Em Ílhavo – região de praia localizada ao norte de Portugal – optou-se por um turismo que valorizasse as características culturais e a tradição do lugar, o poder político local travou uma longa discussão com a comunidade sobre qual seria a melhor forma de se explorar o turismo e em que medida esse poderia ser uma alternativa às demais atividades econômicas que ali encontravam-se em declínio. Apesar de Ílhavo, assim como Cabo Frio, ser uma cidade litorânea, ela não desfruta de grande beleza local nem de um clima que estimule as atividades praianas, em função disso, acabou-se optando pela ênfase na história do lugar e nas tradições que ali existiam. Ver PERALTA, Elsa. O mar por tradição: O patrimônio e a construção das imagens do turismo. In: Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 9, n.20, outubro de 2003. pp. 83-96.

²⁸² PERALTA, Elsa. op. cit.

²⁸³ HANSSSEN, Guttorm. Cabo Frio: dos Tamoios à Álcalis. Rio de Janeiro: ed. Achiamé Ltda., 1988. p. 209.

²⁸⁴ Em publicação datada de 1963 o Departamento Estadual de Estatística lista os trinta estabelecimentos que empregam cinco pessoas ou mais no município. Ali constam uma cerâmica, uma gráfica, três padarias, uma pedreira, vinte salinas, uma serraria, uma indústria de pesca de baleia, a Cia. Nacional de Álcalis e uma indústria não definida (Indústria Beira da Praia). Nenhuma voltada para o ramo do turismo. Em 1970 já se percebe um aumento na participação do turismo na economia local, ver os Estudos para o Planejamento Municipal (1977) e BARBIÉRI, Evandro Biassi (nota 82).

as suas condições climáticas e sua beleza natural, elementos que viriam a ser a base de toda a atividade turística da cidade, ao passo que a produção de sal e a pesca artesanal²⁸⁵ iam paulatinamente desaparecendo.

É essa ‘maravilhosa natureza’ citada no relatório do Estado que o poder público municipal apresenta para justificar uma suposta ‘vocação natural’ da cidade para o turismo. Nesse sentido o turismo passa a ser associado   natureza local como se ele, ao contrário das demais atividades econômicas, não fosse historicamente construído. A menção que se faz   produção do sal e   pesca fica no plano do pitoresco, sem que consigamos identificar nenhuma política pública de incentivo, a partir da década de 1960, que visasse expandir ou mesmo preservar o que existia dessas duas atividades na região.

²⁸⁵ Tanto as entrevistas realizadas para o desenvolvimento desta disserta o quanto a bibliografia da região apontam para uma grande semelhança na forma de organiza o das comunidades de pescadores de Cabo Frio com aquelas descritas na obra de Maria Luiza Marcílio – Caiçara, Terra e Popula o: Estudo de Demografia Histórica e da História Social de Ubatuba – São Paulo:Edusp, 2006 (2. ed.). Nas mudanç as ocorridas na cidade não são apenas as salinas que começ m a desaparecer, os pescadores artesanais também vão perdendo espaço diante do avanço do turismo, ainda que nesse caso esse processo seja mais lento. Em sua obra Cabo Frio: dos Tamoios   Alcalis Guttorm Hanssen afirma que “(...) como a região   um tanto árida e quente, de fraca pluviosidade, o fogo (...) deixa o terreno em terra limpa, queima até a camada de humo ressecada. Por incrível que seja,   isso que o caboclo quer. ‘Gosto de ver o chão bem limpo para plantar. Queimo até o pozinho da terra...’   o que sempre ouvi dizer. (...) Ele espera então a primeira chuva e abre covas rasas naquele chão pobre, adubado com cinzas. (...) As terras eram consideradas sem qualquer valor e são trilhas pisadas por pescadores caboclos atravessavam os cap es de mata, rumo aos pesqueiros distantes.” A prática agrícola r stica do pescador/caboclo d  a esse grupo um excedente agrícola muito pequeno e isso se traduz numa alimenta o pobre em vegetais. A principal fonte de alimenta o e o excedente que vai ser comercializado, nesse caso,   o pescado.

3.3 Eu sou o sol – a propaganda como instrumento de construção de uma imagem da cidade.



Figura 26 - A revista do turismo, uma das primeiras publicações brasileira do gênero, traz na capa uma fotografia onde aparece uma típica turista de praia, com roupa de banho e óculos escuros, na amurada do forte São Matheus. A propaganda turística apropriava-se dos símbolos locais, mas mantinha a ênfase direcionada ao lazer proporcionado pela praia e pelo sol²⁸⁶.

Apesar da similaridade com o processo ocorrido em outras regiões e cidades do país no que tange à valorização do litoral como destino turístico, o que buscamos aqui é entender as especificidades do processo ocorrido em Cabo Frio. Longe de ser espontâneo ou natural, ele é historicamente construído a partir da ação dos grupos que ali disputavam o poder de

²⁸⁶ Não há dados sobre a tiragem desta publicação, mas os créditos informam que ela possuía “circulação garantida nos 63 municípios fluminenses”, se levarmos em conta que este é o 6º número da revista e que o turismo encontrava-se em pleno desenvolvimento, acreditamos ter este tipo de publicação uma aceitação bastante significativa. Para isso concorre o fato de grandes veículos da imprensa, como o jornal O Globo, já possuírem na década de 1960, cadernos específicos voltados para o turismo. Em outras palavras, havia um público que consumia esse tipo de informação.

decidir sobre o uso mais rentável de seu solo. Cabe lembrar que, até a década de 1970, as áreas de salinas ainda não tinham começado a ser desativadas em larga escala.

Se o fim da indústria salineira local havia sido anunciado com a inauguração do Porto Ilha em 1974 e o turismo ganhara um impulso decisivo com a facilitação do transporte até à cidade, propiciada pela inauguração da ponte Rio-Niterói, como defendemos aqui, na prática não houve nenhuma mudança de imediato. A demanda por sal no Brasil nesse período crescia de forma exponencial e a proximidade de Cabo Frio com os principais centros consumidores bem como o valor agregado pelo refino do produto garantiu uma fatia do mercado significativa até o final da década, de acordo com os dados da CES.

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.

Os interesses dos grupos que defendem um projeto turístico para a cidade²⁸⁷ baseado na sua beleza natural tornam-se hegemônicos e é na propaganda que eles encontram um instrumento para legitimar tal projeto, buscando assim atingir seus objetivos. A propaganda exerce um papel fundamental na construção de uma dada imagem da cidade. É através da propaganda que determinadas áreas são selecionadas como ícones, construindo assim uma hierarquia espacial na qual vai se sedimentando uma dada representação e memória da cidade. Segundo Paolo Jedlowski,

“A função primordial da memória coletiva é, na verdade, dar coesão a um grupo social e manter sua identidade. Entretanto, como as identidades não podem ser tomadas como dado imutável no mundo moderno, a determinação do conteúdo da memória coletiva é um processo conflitivo. As representações coletivas do passado social objetivam dar legitimidade às crenças sociais e inspirar os projetos dos grupos, assim legitimando as elites que os representam: quanto mais complexa uma sociedade e maior o número de grupos competindo para dominá-la, mais o passado se torna sujeito a estratégias de imposição de representações que mais se adéquam aos interesses dominantes, ou, pelo menos, sujeito a comprometimentos e negociações entre interesses contrastantes”²⁸⁸.

Jedlowski afirma ainda que “a memória se torna significativa para uma coletividade quando ela ajuda a assumir uma posição definida, quando ela marca diferenças entre o grupo

²⁸⁷ Neste grupo estão principalmente os empreendedores imobiliários, as construtoras e os prestadores de serviço como hotéis, restaurantes e lojas.

²⁸⁸ JEDLOWSKI, Paolo. Memória e mídia: uma perspectiva sociológica. In: SÁ, Celso Pereira de (coord.). Memória, imaginário e representações sociais. Rio de Janeiro: Museu da República, 2005. p. 88.

em questão e outros grupos percebidos como ‘competidores’”.²⁸⁹ As estratégias utilizadas pelos grupos que disputam o poder dentro de um determinado espaço podem, pois, ser identificadas a partir do discurso por eles produzido.



Figura 27 – Na matéria de capa da Revista do Turismo, o texto ressalta as belezas naturais e a variedade de praias da cidade. A fotografia que ilustra a matéria parece estar completamente fora de contexto, posto que descolada das informações ali contidas. Ladeada por uma legenda vaga – “Os famosos cataventos de Cabo Frio” – não há na matéria nenhuma alusão à atividade a qual eles se destinam, ou à importância desta para aquela comunidade. A função aí não é informar, mas apenas ilustrar, mostrar o lado pitoresco e singelo daquela paisagem.

Numa época em que a televisão ainda dava seus primeiros passos e o rádio era o grande comunicador, optamos por utilizar a propaganda turística realizada através da mídia impressa²⁹⁰. Entre as diversas formas de propaganda havia a oficial, efetivada pelo poder público, através da divulgação por meios específicos como guias turísticos e revistas especializadas (como a Revista do Turismo), revistas de interesse geral (*O Cruzeiro* e *Manchete*), jornais de circulação regional e nacional e a divulgação realizada pelos

²⁸⁹ JEDLOWSKI, Paolo. Memória e mídia: uma perspectiva sociológica. In: SÁ, Celso Pereira de (coord.). Memória, imaginário e representações sociais. Rio de Janeiro: Museu da República, 2005. p. 98.

²⁹⁰ Não conseguimos localizar nenhum material de propaganda para o rádio na época, nem nenhuma gravação do período. O rádio, apesar de ser o grande veículo de comunicação, tinha um caráter muito mais regional e, segundo Hilton Massa, até 1967 só havia em Cabo Frio uma única estação de rádio. Com relação à TV, havia na década de 1960, um programa dedicado ao turismo na TV Globo. Apesar de não termos conseguido maiores informações sobre esse programa, sabemos que ele era exibido todo domingo no final da manhã. É possível encontrar propaganda sobre esse programa no Caderno de Turismo d'O Globo na década de 1960. A edição de 21/12/1967 traz estampado a seguinte propaganda: “Turismo na TV Globo, Canal 4 Domingo, Às 11h 30m”.

equipamentos turísticos estabelecidos na cidade (hotéis, restaurantes, empresas de ônibus, etc.) através de encartes e folhetos turísticos.

No final da década de 1960 e início da década de 1970 é possível identificar uma intensa propaganda turística sobre Cabo Frio no jornal *O Globo*. Na década de 1960 as matérias eram mais esparsas mas, ainda assim, também é possível encontrar propaganda dos hotéis da cidade no jornal e algumas poucas matérias sobre a atividade turística. No Caderno Especial de Turismo de 11/12/1969 a matéria sobre a cidade traz na sua última linha a seguinte frase “Fora o turismo, Cabo Frio vive hoje da pesca e da extração do sal”. A total inversão da importância dessas atividades para o município àquela época não deve ser visto aqui apenas como um equívoco de edição²⁹¹. Acreditamos que há aí uma atitude deliberada no ensejo de criar uma imagem e estabelecer uma relação entre Cabo Frio e ‘destino turístico’.

Na década de 1970 a propaganda torna-se mais intensa, tanto por parte daquela evidentemente paga (propaganda de hotéis), quanto por parte daquelas possivelmente pagas (matérias sobre a cidade). De qualquer forma a propaganda tornava-se intensa e o Caderno de Turismo do jornal *O Globo* que circulava as quintas-feiras trouxe em todas as suas edições ao longo do mês de dezembro de 1970 as mais diversas matérias sobre a cidade. Na edição de 3/12/1970 o “Espaço Hotelaria” de Souza Filho, uma das principais colunas do caderno, trazia a seguinte nota:

“FLUMITUR aprova balneário para Cabo Frio. Foi aprovado pela direção da Flumitur o projeto do arquiteto Levi Menezes para o balneário popular de Cabo Frio, que totalizará 600 metros quadrados e ficará localizado na Praia do Forte junto ao Hotel Lido. Amplo estacionamento para ônibus das empresas de turismo faz parte do projeto. O sr. Álvaro Castanho do Vale, diretor comercial, informou que a construção será imediata para que já neste verão possa o balneário estar servindo ao público”.

O antes sofisticado destino turístico, símbolo de refúgio paradisíaco para alguns poucos abastados, inicia a década apostando na popularização e na dinamização das atividades ligadas ao turismo. Em 17 de dezembro desse mesmo ano Cabo Frio foi capa do Caderno de Turismo d’O Globo, sob o título:

“CABO FRIO É FESTA PARA FIM DE SEMANA

Para conhecer ‘aquele mar de Cabo Frio’ o turista já dispõe de excelentes locais de hospedagem. Além disso, a cidade possui restaurante de boa categoria e onde se pode saborear uma peixada muito bem preparada. Cabo Frio recebe os visitantes com um céu sempre limpo, uma alegria constante, um desejo sincero de boas-vindas. (Na página seis).”

²⁹¹ Segundo Evandro Barbiéri, até o início da década de 1970 o sal respondia por 60% da atividade econômica do município. Ver nota 82.

Frederico Carvalho, colunista do caderno de Turismo, publicou em todas as quintas-feiras de dezembro de 1970 matéria sobre a cidade intitulada “Onde passar o fim-de-semana”. Tendo passado o final de semana em Cabo Frio, Frederico Carvalho se desdobra em elogios sobre a beleza e os serviços oferecidos pela cidade e até a falta de luz (que era constante na cidade até o fim da década de 1970) é relatada pelo colunista como sendo algo pitoresco:

“Na noite de sábado fomos experimentar o restaurante ‘Tony’, também situado dentro da área da Ogiva e mais antigo que o do hotel. Trata-se de uma casa muito pitoresca e com bom serviço. Que ainda ficou mais pitoresca com uma interrupção de energia (que aliás se repetiu várias vezes nessa noite de sábado) e nos obrigou a comer à luz de velas e lampiões. Chovia e resolvemos nos recolher mais cedo. Até porque é um programa ficar naquelas cabanas bonitas, confortáveis, funcionais. (...)”²⁹²

O colunista também dá *dicas* sobre a estrada, indicando qual seria a melhor alternativa para se chegar a Cabo Frio a partir do Rio de Janeiro, se atravessando de balsa ou se contornando a baía. Enfim, a propaganda cumpre uma função muito específica de formar uma imagem do lugar que condiga com a intenção que se tem em estabelecer-se ali como veranista.

Em 1973 o governo federal decreta o Ano Nacional do Turismo. É daquele ano a publicação de um livreto de propaganda sob o suspeito título de Guia Turístico Nacional²⁹³. Apesar de se anunciar como ‘Nacional’, o guia traz, em 28 de suas 31 páginas, apenas matérias sobre a cidade de Cabo Frio e sobre a classe política local²⁹⁴. Também as propagandas presentes no Guia eram, na sua maioria (mais de 90%), de estabelecimentos cabofrienses, o que nos faz acreditar que é pouco provável que essa publicação tivesse de fato um caráter nacional. As características do material apontam para uma publicação dirigida com o intuito de formar uma imagem específica sobre um determinado local.²⁹⁵ De qualquer forma, constatamos que o poder público municipal e os representantes das atividades correlatas ao turismo estavam investindo na solidificação e divulgação de uma imagem turística da cidade.

Nesse sentido o Guia traz na capa uma foto da orla do canal do Itajuru com a ponte Feliciano Sodré ao fundo e as seguintes frases: “Cabo Frio é quente”, “Costa do Sol” e “Cabo Frio a pérola do Atlântico”. Mais uma vez, assim como na Revista do Turismo, a imagem

²⁹² CARVALHO, Frederico. “Onde passar o fim de semana.” O Globo, 24/12/1970, p. 4.

²⁹³ Guia Turístico Nacional. Ano 1, Nº 1: Editora Arco Íris Ltda, junho de 1973. O valor do exemplar era de Cr\$3,00. Há um exemplar desse guia na Biblioteca Municipal de Cabo Frio.

²⁹⁴ Em uma das 3 páginas destinadas a ‘outras’ matérias podemos observar o curioso título “São Paulo homenageia Cabo Frio” (p. 25). O curioso é que ao longo dessa matéria não há uma só citação à cidade de Cabo Frio.

²⁹⁵ SOLHA, Karina T. Divulgação de imagens turísticas: o exemplo de Porto Seguro (Bahia). 1999. Dissertação de Mestrado em Relações Públicas, Propaganda e Turismo. Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

parece estar fora do contexto. A mensagem estabelecida aí é dúbia, ao mesmo tempo em que o texto exalta as características de um turismo de lazer, voltado para atender aos anseios de potenciais turistas praianos, ela utiliza como referência imagética um símbolo que está ligado às mais íntimas memórias e tradições do lugar. A mensagem, nesse caso, parece não destinar-se apenas a potenciais turistas, mas também à população local, estabelecendo uma relação entre o antigo e o novo, num período em que está em curso um processo de transição identitária²⁹⁶.

Nas décadas seguintes esse tipo de propaganda se intensifica e o turismo na cidade é cada vez mais associado ao lazer de praia e sol. No folheto publicitário “Souvenir,”²⁹⁷ a imagem do Forte São Matheus tem como legenda o texto “O forte aqui é o sol!”. Bastante simples, o texto parece querer construir num jogo de palavras uma idéia onde o ‘forte’ do texto, associado à imagem, seja uma referência a um dos principais monumentos da cidade – o Forte São Mateus. Mais que um monumento o Forte é uma referência quase que obrigatória para os turistas (posto que fica localizado na principal praia da cidade) e um ‘lugar de memória’²⁹⁸ de grande importância para os cabofrienses²⁹⁹. Contudo, ao mesmo tempo em que cita tão importante monumento, o texto deixa claro que para essa propaganda e o fim a que ela se destina, o forte não é o Forte, mas sim o Sol. Ou seja, o forte não é a tradição, a história ou a cultura local, o forte é uma nova tradição que começa aí a ser construída e que tende a legitimar tudo aquilo que se busca fazer a partir de então. Com esse tipo de propaganda, o turismo rompe com um passado e uma identidade construída ao longo da História secular do município e passa a constituir uma identidade calcada em novos parâmetros.

O papel desempenhado pela mídia, nesse caso, é fundamental para entendermos os processos da memória dentro da dinâmica de reinvenção da cidade. O que ocorre aí não é exatamente um processo de apagamento de uma memória, mas conforme afirma Jedlowski,

“Há processos intencionais destinados à produção do esquecimento. A censura, como tal, está banida das sociedades democráticas modernas, mas a mídia, como um sistema totalizante, pode facilmente transmitir informações deliberadamente enganosas ao grande público ou até gerar omissões propositais. Isto também é sustentado pelo ritmo de produção de novas mensagens. (...) Até certo ponto, a esfera pública é um perfil de memória social em si própria: ela não pode existir, como comparação racional de argumentos, sem o cotejo entre os discursos de ontem com os discursos de hoje. Mais importante até é o fato que a memória

²⁹⁶ Cf. nota nº 13.

²⁹⁷ Ver cópia desse folheto de propaganda no anexo E deste trabalho. A propaganda presente no folheto podia ser encontrada no discurso de diversos segmentos da sociedade ligados ao turismo e se intensifica nas décadas de 1980 e 1990.

²⁹⁸ A categoria ‘lugar de memória’ é aqui utilizada no sentido empregado por Pierre Nora. Ver NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. São Paulo, Projeto História – Revista do programa de estudos pós-graduados em História e do Departamento de História. V. 10, 1993.

²⁹⁹ O Forte São Matheus – presente inclusive no brasão do município – já havia sido utilizado como propaganda na capa da Revista do Turismo de 1967 (nota 286) e em diversas outras peças publicitárias. Os símbolos da cidade vão, assim, sendo paulatinamente apropriados por essa nova atividade.

pública também aloja discursos relativos às representações do passado, ao ponto em que estas representações podem ser usadas para sustentar uma ou outra posição dos participantes. Tais discursos são memória pública porque eles são compreendidos como representações do passado com relevância pública, exigindo-se dos cidadãos que delas se apropriem ou, pelo menos, que as questionem e, em consequência, decidam”.³⁰⁰

Sejam os efeitos do discurso produzido pela mídia, seja a ‘destruição dos suportes materiais da memória’³⁰¹ que tem lugar nas modificações que a cidade passa a sofrer, a aceitação do turismo como uma nova realidade implicava na perda de âncoras sociais importantes para aquela comunidade que, a partir de então, adaptava-se a uma nova realidade social. Contudo, as pessoas aí presentes não são meros espectadores, mas sim os principais personagens. Não há uma assimilação pura e simples dos discursos produzidos, seja pelo poder público, seja pela iniciativa privada, seja pela mídia. Chartier afirma que

“A história cultural, tal como a entendemos, tem por principal objeto identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade social é construída, pensada, dada a ler. (...) As representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses de grupo que as forjam. Daí, para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza. As percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projeto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas. Por isso esta investigação sobre as representações supõe-nas como estando sempre colocadas num campo de concorrências e de competições cujos desafios se enunciam em termos de poder e de dominação. As lutas de representações têm tanta importância como as lutas econômicas para compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção do mundo social, os valores que são os seus, e o seu domínio.”³⁰²

Outros tipos de discurso podem ser percebidos no espaço urbano da cidade de Cabo Frio. No início da década de 1980 a prefeitura municipal inaugurou duas estátuas na cidade homenageando, por assim dizer, o passado do município. Em 1981 foi inaugurada a estátua do Salineiro no trevo de Arraial do Cabo e em 1983 a estátua do Pescador no trevo próximo ao Convento de Nossa Senhora dos Anjos, na subida da ponte Feliciano Sodré. Isso, por si só, amplia de forma considerável o número de variáveis passíveis de serem analisadas nesse processo de transição.

³⁰⁰ JEDLOWSKI, Paolo. Memória e mídia: uma perspectiva sociológica. In: SÁ, Celso Pereira de (coord.). Memória, imaginário e representações sociais – Rio de Janeiro: Museu da República, 2005, p. 93.

³⁰¹ CHAUI, Marilena de Souza. Os trabalhos da memória. In: BOSI, Ecléa. Memória e sociedade: lembrança de velhos – São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p.19 (Texto de apresentação da obra de Bosi).

³⁰² CHARTIER, Roger. A História Cultural entre práticas e representações – Miraflores/Portugal: DIFEL, 2002, pp. 16-17.



Figura 28 - Monumento aos salineiros, 1981.³⁰³

³⁰³ Foto Mariana Christovão, 2011.



Figura 29 - Monumento ao pescador, 1983.³⁰⁴

Não seria lícito aqui, supor que essas duas homenagens se devam, exclusivamente, a cumprir um mero papel de registro dessas atividades ou que tenham a função de ‘dar uma satisfação’ àqueles que lamentam o seu fim. Ainda que defendamos aqui que o poder público municipal e os grupos econômicos vitoriosos que disputavam o poder na cidade tenham se esforçado em construir uma nova imagem para Cabo Frio desvinculada de seu passado salineiro e de pesca, seria necessário, para isso, considerar ao menos três fatores.

O primeiro seria considerar que todos os governos que se sucederam a partir da década de 1960 tivessem a mesma percepção de todo esse processo e agissem em total sintonia buscando assim apagar o passado econômico-cultural da região, o que não é razoável.

³⁰⁴ Foto Mariana Christovão, 2011.

Em segundo lugar, seria necessário considerar que os diversos segmentos da sociedade ligados de alguma forma à produção do sal e à pesca não possuísem nenhuma capacidade de articulação ou de pressão e que assistiriam passivamente ao fim das mesmas. Por fim, se levássemos em conta que as duas premissas anteriores pudessem ser verdadeiras, seria necessário, ainda assim, considerar que as estátuas em questão fossem objetos incapazes de produzir um discurso próprio, que fossem elementos inertes na paisagem e que, portanto, não haveria aí nenhum tipo de interação social ou apropriação por parte da sociedade que pudesse ser identificado por esse tipo de expressão.

Não nos parece aqui que qualquer uma dessas opções seja defensável. A leitura que fazemos da inauguração dessas esculturas é que as mesmas se inserem num processo de transição e que os diferentes discursos ali presentes podem, por vezes, parecer e ser contraditórios. Ainda que se busque construir uma imagem da cidade descolada de seu passado, onde o turismo simbolize o moderno e a produção do sal e a pesca, em oposição ao turismo, representem o antigo e o inadequado, essas atividades acabam, de alguma forma, por se impor e se fazer representar.

No texto coletivo “Esfinges Urbanas: Quadros da Imaginária Urbana”³⁰⁵ os autores analisam o papel desempenhado pelos diferentes tipos de peças escultóricas na cidade do Rio de Janeiro, afirmando que

“na verdade, essa diversidade [no caso do Rio de Janeiro] é resultado das diferentes apropriações que a sociedade faz dos seus espaços, bem como da associação que se estabelece entre as imagens e o espaço, conferindo identidade à cidade (...) de toda maneira, importa destacar que a imaginária na cidade é produto de ações da sociedade civil urbana”³⁰⁶

Entendemos que esse é o caso representado por essas duas estátuas, onde ambas expressam uma determinada identidade local. Ainda que do ponto de vista econômico a pesca artesanal e a produção de sal não possuísem mais a mesma importância de outrora, elas simbolizam um importante aspecto da cultura cabofriense e, mesmo que no processo de transição, como afirmamos diversas vezes aqui, a imagem que se procurou construir esteja desvinculada delas, elas se fazem presente a partir da ação da própria sociedade que, de alguma forma assim se vê.

³⁰⁵ ABREU, Marcelo; BELLUCCO, Hugo e KNAUSS, Paulo. Esfinges Urbanas: Quadros da Imaginária Urbana, In: KNAUSS, Paulo. Cidade Vaidosa – Rio de Janeiro

³⁰⁶ ABREU, Marcelo; BELLUCCO, Hugo e KNAUSS, Paulo. op. cit. p. 151 e 157.

3.4 O sal declina sob o sol

Até a década de 1970, de acordo com Barbiéri³⁰⁷, enquanto o turismo buscava se firmar como a principal atividade econômica do município, a indústria salineira ainda respondia pela maior parte das atividades da região. Nesse processo de substituição, essas duas atividades mostraram-se, por fim, incompatíveis dentro do território cabofriense, uma vez que importantes áreas de salinas a beira mar e da lagoa passaram a ser desejadas e disputadas pela atividade turística em sua faceta de ocupação imobiliária do espaço da cidade. O turismo passou, então, a agir como atividade *predatória* da indústria salineira, já não era mais viável dividir os mesmos espaços. Os cataventos (moinhos) e pirâmides de sal tornavam-se cada vez mais um empecilho para a expansão imobiliária decorrente do turismo. O crescimento do turismo e a sua relação com o sal, bem como com a pesca, é abordado pelo professor Geraldo Beauclair³⁰⁸ que nos mostra como a atividade turística gerou graves conseqüências que, em última instância, acabaram por sepultar as pretensões das antigas atividades econômicas.

“Até a década de 1950, foi possível a convivência de visitantes e poucos veranistas com as indústrias da Lagoa e o comércio local. (...) Posteriormente, o mercado de terras e de construção civil, já agora em toda a orla da Lagoa e particularmente em Cabo Frio, passou a sofrer a influência das grandes empresas de âmbito estadual. (...) O preço da terra torna menos vantajosa, a cada instante, a atividade salineira. Por outro lado, o interesse em impulsionar o processo de urbanização da orla da lagoa chocava-se, num certo sentido com a manutenção das salinas. A atividade extrativista do sal, mais do que a pesca, exige justamente terrenos amplos na própria margem. (...) O sal declina sob o sol. Ao contrário do que ocorre com Macau, a estrutura urbana cerceia as salinas e o crescimento turístico e imobiliário envolve, irremediavelmente, a velha exploração do sal”.³⁰⁹

Seu Carbonelli, um dos mais antigos e tradicionais vendedores de salgados da praia do Forte nos conta que, ao chegar em Cabo Frio em 1971 praticamente não havia possibilidade de emprego e foi essa falta de perspectiva que o levou à praia.

“Comecei com bolinho de aipim e empadinha, quando entrei na praia. (...) Seu Luiz já estava na praia, Luiz entrou em 72 eu entrei em 71, mas na praia eu entrei em 72 também. Eu fui o primeiro vendedor a entrar em todos os bancos, eu vendia no comércio todo. (...) Eu sou do Rio de Janeiro, eu sou carioca. Vim morar em Cabo Frio em 1971, aí fiquei (...) eu levei 4 meses sem saber o que eu ia fazer em Cabo Frio porque não havia mercado de trabalho, não tinha nada. (...) Aí parava na praia, batia papo com Luiz e ele falava ‘Vem aqui pra praia também’ e aí comecei a trabalhar. Mas Luiz trabalhava só com empadinha e eu pensei ‘se for vender empadinha vou fazer concorrência com amigo meu naquele período de 4 meses em

³⁰⁷ Ver nota nº 82.

³⁰⁸ BEAUCLAIR, Geraldo. Sol sobre o sal: das comunidades indígenas às organizações salineiras da lagoa de Araruama. Revista À Margem, Niterói, RJ, ano 1 nº1, 1993.

³⁰⁹ BEAUCLAIR, Geraldo. op. cit., p. 22.

que nós trabalhávamos na praia’, porque no resto não tinha praia, não tinha movimento nenhum”.³¹⁰

É seu Carbonelli também quem, com seu depoimento, nos ajuda a ter uma noção mais clara das dificuldades encontradas pela prefeitura e as estratégias criadas por essa para ampliar a base de arrecadação.

“Timinho na ocasião em que vim morar em Cabo Frio, eu gostava muito de Timinho, de vez em quando ele comia salgadinho comigo, aí uma vez ele disse ‘Olha Carbonelli, vai aqui no Braga, escolhe um terreno pra você, só paga imposto’. Porque Cabo Frio não tinha renda, você administrar um lugar sem renda é difícil, ainda mais em crescimento. Você quer fazer uma avenida custa dinheiro, quer fazer uma melhoria numa rua, calçar, custa dinheiro, e não tinha dinheiro a prefeitura, a realidade é essa. O cara fazia o que podia, o prefeito não tem dinheiro dele pra botar, nenhum funcionário ia fazer isso. E ele dizia, ‘Vai lá, escolhe um ou dois terrenos, só vai pagar o imposto, nós estamos precisando fazer renda, a prefeitura ta precisando fazer dinheiro’. Eu vim aqui rapaz, até o Braga ali, era um lamaceiro danado, um brejo danado, eu disse pra ele
 – O Timinho aquilo não é coisa que se dê, eu te agradeço muito mas eu não quero aquilo não.
 – Mas rapaz aquilo vai crescer...
 – Mas quando Timinho, daqui a 50 anos?
 E com muito menos do que isso aquilo teve um crescimento extraordinário. Se a gente pudesse imaginar...”³¹¹

O problema da falta de receita da prefeitura de Cabo Frio era crônico e na prestação de contas que o governo do prefeito José Bonifácio (1977/1983) fez ao seu término fica bem claro que os empreendimentos imobiliários na região não representaram em um primeiro momento um aumento na arrecadação, como esperava Timinho. O problema precisava ser enfrentado diretamente e a *prestação de contas* do governo José Bonifácio mostra que para solucionar o não pagamento de impostos, foi preciso a

“Contratação de firma especializada em cadastramento de imóveis para levantamento da situação imobiliária real do município de Cabo Frio para efeitos de tributação (imposto territorial e predial). A descoberta de milhares de construções e loteamentos clandestinos, fez pular o número de imóveis cadastrados de 38.000 para 105.000. O IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), passa de 7,6% no orçamento de 1976, para 27% em 1981. Paralelamente, realizou-se o levantamento do valor venal do imóvel, taxando-o mais fortemente de acordo com o privilégio de sua situação. As áreas periféricas e carentes foram tributadas brandamente”.³¹²

O mesmo documento afirma na seção sobre o “Plano Físico-territorial (Leis de Zoneamento e Parcelamento de Cabo Frio)” que:

³¹⁰ Depoimento concedido por seu Carbonelli em 10/11/2010 às 11:30h. O ‘seu Luiz’ referido por seu Carbonelli vem a ser o Luiz das empadinhas ‘Luiz e Trindade’. Apesar de já falecido seu Luiz deixou várias lojas que até hoje são freqüentadas pelos turistas em busca de suas famosas empadas.

³¹¹ Depoimento concedido por seu Carbonelli em 10/11/2010 às 11:30h. Timinho vem a ser Otime dos Santos, prefeito de Cabo Frio no período de 1971 a 1973.

³¹² Prestação de Contas da Administração Municipal ao Povo Cabofriense – 1977/1983 – Governo José Bonifácio Ferreira Novellino, Prefeitura Municipal de Cabo Frio.

“Com o grande ‘aquecimento’ do turismo, a partir dos anos setenta, o município de Cabo Frio foi vítima da especulação imobiliária que assola toda a Região dos Lagos. Para ganhar tempo no estudo da situação, a Prefeitura Municipal de Cabo Frio ‘congelou’ os negócios imobiliários durante 2 anos, enquanto levantava subsídios para elaboração de uma completa legislação setorial. Planos, pesquisas e levantamento de campo feitos por especialistas, e sugestões da comunidade, forneceram os dados necessários à realização das Leis de Zoneamento, e Parcelamento do Solo Urbano de Cabo Frio”.³¹³

A ação do governo de José Bonifácio não impediu, nem era essa a intenção, que a indústria salineira, sofresse diretamente os efeitos da atividade turística, contudo, buscou disciplinar a expansão imobiliária proveniente da atividade turística como forma de organizar esse processo e obter recursos para que a cidade pudesse investir em sua infra-estrutura e gerar empregos. No que se refere ao Turismo o mesmo documento afirma que

“Em 1977, não havia política municipal de turismo em Cabo Frio. Muito pelo contrário, a situação era de destruição ecológica pelo desordenamento da construção civil no município, e conseqüente desaparecimento acelerado do Patrimônio Cultural.

(...)

3 – Produto Turístico

Desencadeada as ações nas áreas de preservação do Patrimônio Natural e Cultural, a Secretaria Municipal de Turismo deu atenção a identificação, venda e melhoria de imagem do Produto Turístico, isto é, o Município de Cabo Frio como um todo. As principais atividades desenvolvidas, visando atingir esses objetivos, foram:

- a) Atendimento ao turista
- b) Festas populares e promoções diversas
- c) Marketing Turístico
 - i. Participação com ‘Stand’ de vendas própria das reuniões anuais da Associação Brasileira de Agentes de Viagens e nos BTM-Brazil Travel Mart (agentes de viagens estrangeiros), com farta distribuição de material promocional e contatos.
 - ii. Gasolina – Participação ativa no cancelamento da proibição de venda de gasolina nos fins-de-semana em Cabo Frio, através de reunião inicial com o Presidente da EMBRATUR e depois com o Presidente da República.
 - iii. Co-Planejamento, criação e produção do programa Baixa Temporada em conjunto com a Flumitur e Arlagos – Associação de Hotéis, Restaurantes e Similares da Região dos Lagos.
 - iv. Sinalização turística dos centros urbanos do município, visando a orientação do turista motorizado.
 - v. Legislação de isenção de impostos às atividades turísticas, principalmente, hoteleiras locais – Teve como objetivo regulamentar as isenções já existentes e promover a atração de novos empreendimentos turísticos para o município.

d) Divulgação

Pela impossibilidade orçamentária de compra de espaços e tempos nos veículos de comunicação para propaganda, o planejamento do setor optou pela divulgação sistemática das ações de levantamento e proteção do Patrimônio Natural e Cultural de Cabo Frio, como também, pela divulgação especializada nas seções de Turismo dos principais jornais do eixo Rio, São Paulo e Belo Horizonte. Sistemáticamente jornalistas das TV’s, jornais, revistas e rádios foram convidados para conhecer e permanecer em Cabo Frio alguns dias, recebendo divulgação especialmente preparada, e acompanhamento nos roteiros produzidos pela Secretaria Municipal de Turismo”³¹⁴

A cidade se embelezava para cumprir uma nova função. Contudo, para que possamos entender melhor como essa transição extrapola a dimensão econômica e age diretamente

³¹³ Prestação de Contas da Administração Municipal ao Povo Cabofriense – 1977/1983.

³¹⁴ Prestação de Contas da Administração Municipal ao Povo Cabofriense – 1977/1983.

sobre a percepção que as pessoas do lugar tem sobre esse processo, é necessário que possamos conhecer alguns aspectos peculiares dando voz a essas mesmas pessoas.

Em seu depoimento, seu Zezinho, pescador tradicional que construiu no terreno da sua casa na Gamboa uma loja para vender biquínis, oscila entre os ganhos e as perdas provocadas pelo turismo e pelas conseqüentes transformações pelas quais a cidade passou.

“Ah mudou... isso daqui, aqui antigamente era tudo, tudo praia, a maré vinha aqui ó, batia aqui no quintal. Aqui não tinha aterro não, aí depois... o prefeito era Timinho, aí ele foi prefeito aí ele aterrou tudo, tem até a ilha dali onde agora é um condomínio aquilo tudo ali era tudo água. Aí a maré secava, a maré ia lá embaixo, ficava bem na... ficava sequinha a maré, antigamente pegava camarão. (...) dava é [para atravessar] eu atravessava a nado com a maré seca, aí a maré enchia vinha aqui ó, era aqui é... era até um barraco, vinha encostadinha, maré de lua, entrava aqui, maré de lua cresce né? Aí depois é que Timinho esse prefeito aterrou tudo, aí acabou até o camarão da gente. A gente pescava camarão, siri, dava muito siri. Era camarão e siri.

(...) melhorou né, é por causa de negócio de casa, essas casas, condomínio. É, pra quem vivia de pescaria não melhorou não, porque escangalhou a pescaria dos pessoal (...) Agora, só melhorou assim, quem tem, vamos dizer, loja aqui, a loja ainda dá pra, no verão ainda dá pra, pra sustentar um pouquinho de coisa. E a pescaria, essa pescaria daqui não dá mais não.

(...) quem inventou isso aí foi uma mulher lá embaixo, na frente mais. O nome dela é Nilza, só tinha ela que vendia esse negócio de biquíni. Foi ela que começou, aí o pessoal começou a fazer loja, aí melhorou (...)

Pra mim melhorou muito, pra... que a pescaria, a pescaria agora não dá. Pra sustentar a família não dá mais não. Antigamente ainda dava, mas agora... agora dá pra quebrar um galho. Mas assim pra viver, pra comprar uma casa, pra fazer uma casa, já não dá mais, não tem condições, antigamente dava. A maioria dos pescador aqui, pescador antigo, eles fizeram casa com a pesca, que antigamente tinha condições.³¹⁵

Também seu Almir – o Mica – e a sua esposa, D. Nilda, falam sobre esse sentimento de perda. Na entrevista que concederam transparece um misto de saudade e alívio pelo fim da atividade salineira na região. O turismo é visto por ambos como uma alternativa que veio melhorar significativamente a vida das pessoas na região. A perda existe, mas a necessária adaptação é, nesse caso, vista de forma extremamente positiva.

“**Seu Mica** – Olha rapaz, eu vou dizer uma coisa pra você... Melhorar? Não vou dizer pra você que não melhora não, entendeu como é que é, mas também atrapalha, estraga. Porque é aquele ditado, ‘junto com o progresso vem a destruição’. Você entendeu como é que é? Antigamente aqui na Figueira, olha só, aqui na Figueira, antigamente, era praticamente aqui uma aldeia de pescador e de salineiro. Você entrava na casa de um, entrava na casa de outro, passava na casa de um, ia na casa de outro. Todo mundo se conhecia... hoje, hoje é o que você vê aí.

(...)

Dona Nilda – Dá licença... Mas não pode dizer... melhora... O turismo aqui melhora, porque muita gente depende do turismo.

Seu Mica – Melhora, eu to dizendo que melhora.

D. Nilda – Antigamente, assim, as mulheres daqui não tinha como ganhar dinheiro. Com os turistas aí as mulheres já ganham, as meninas... Porque... ainda agora mesmo eu tava falando com o rapaz do censo. Porque aqui as mulheres mais se prostituíam do que tinha uma vida normal. As menininha nova já ... os homens que trabalhavam em salina já carregavam,... Então, o turismo foi melhor nesse termo, porque as mulheres tem trabalho, já ocupa mais, trabalha na casa de família, assim... Não ganha muito, mas ganha. Foi melhor do que salina.

³¹⁵ Depoimento concedido por seu Zezinho ao autor em 21/08/2010.

Porque salina, foi bom salina, mas é um serviço escravo, é um serviço escravo³¹⁶ (...) Tinha mulher que trabalhava [na salina]

Seu Mica – Mas muito pouco

Dona Nilda – Muito pouco, muito pouco... [O turismo] Abre essa possibilidade, pras mulheres, pros chefes de família também, que toma conta de casa de turismo, já ganha um trocadinho (...) Quando tinha salina o pessoal do rio que vinha, lá uma casa ou outra, sempre carregava as menina e, essas meninas, algumas que se salvaram de ... Não teve como, caía na prostituição, porque ia pro Rio, trabalhava lá, mandava dinheiro pra mãe (...) era assim, agora melhorou muito. E mesmo os turistas, o pouco que compra já ajuda (...) as mulheres aqui já faz comida pra vender, vende peixe, elas mesmo escamam,...melhorou muito, é, 100%.

Seu Mica – Os próprios, os próprios também, é... ex empregados de salina passaram a trabalhar em obra, porque o turismo, quer dizer, proporcionou muitas obras também, né? Como as salinas tava em decadência uma coisa substitui a outra.

Dona Nilda – As pessoas tiveram mais, assim... ocupações e, como é que se diz, meios pra ganhar dinheiro, pra comprar. (...) Eu acho que foi muito bom.

Seu Mica – Em termo, em termo, foi ruim e por outro lado foi bom. Dá [saúde], dá, dá, dá, dá sim, dá sim porque... é igual naquela vez que nós fomos lá em Massambaba, lá na Massambaba, lá, lá, tá quase que tudo extinto. Você olhar, você vê, você sentir dó do que você conheceu, o que era e o que você vê hoje ... não existe mais, não existe mais, não existe mais... Olha a gente se sente assim é..., como é que vai se dizer, a gente se sente triste. Você vê o que era antigamente e você vê o que hoje ta existindo aí. A salina vai ser extinta definitivamente. (...) Progresso chegando e as salinas sendo desativadas.

Dona Nilda – Olha... em 1967 eu vim morar aqui. Juro, quando eu cheguei ... eu sei que meu marido trabalhava, era dali que ele tirava o pão... eu ficava apavorada de ver ... porque os moradores todos os salineiro, se você fosse na casa, dos salineiro, a comida era mais feijão,...

Seu Mica – Não, mas tinha fartura...

Dona Nilda – farinha, ué... Tinha fartura? Fartura? Feijão e arroz e farinha, não é ... e carne seca, não é comida pra... peixe não é comida pra... peixe você tem que comer com fartura, mas tem que ter verdura, tem que ter frutas, tem que ter as coisas né? Não, o pessoal só comia aquilo. (...) O impacto que eu tive aqui de ... da alimentação assim. O pessoal criava galinha ... ou comia ovo ou comia peixe. A comida aqui era isso, carne só no Natal (...) quem tinha mulher que trabalhava na salina ajudava um pouco, era muito assim... eu achava que era muita miséria, Deus que me perdoe. (...) Quando eu vim morar aqui eu senti muita falta, porque sempre na minha casa comia abóbora, comia batata, comia couve, repolho, é... banana com fartura, as coisa. A gente comia feijão, não queria comer carne, comia feijão, arroz, banana e a verdura que tinha. Carne, era assim, mamãe tinha, sempre que ela vendia, matava porco né, e vendia, sempre tinha carne. Mas o certo de comer carne era sábado e domingo, mas tinha peixe com fartura, mais do que aqui, eu achava mais do que aqui ainda. (...) E eu achava que os homens aqui ... Eu morria de pena de ver ele [o marido]. As costas queimadas, puxando sal no rodo. Que nem eu agüentava com aquilo, Deus do céu... Enquanto eu não rancar o meu marido dessa vida eu não sossego, falei mesmo. (...) Eu fiquei apavorada de ver aquilo, eu morei quatro anos aqui, nessa época eu tinha 16 anos, mas eu ficava apavorada. Eu aqui fazia um doce pra vender, sabe, os salineiros comprava, costurava pra fora pra ajudar, mas eu ficava apavorada de ver. O pé dele era igual uma lixa, igual a um... meu Deus isso não é normal não”.³¹⁷

O tom de perda de antigas referências está presente na fala desses antigos moradores da cidade. Todos aqueles que contribuíram para este trabalho concedendo entrevistas foram unânimes em apontar o quanto isso os atingiu. Assim como no texto de Chauí³¹⁸ em que ela afirma “Nada mais pungente em seu livro, Ecléa, do que a frase dezenas de vezes repetida pelos recordadores: ‘já não existe mais’”, encontramos nos nossos entrevistados esse mesmo lamento (literalmente), essa mesma dor. Contudo, todos os entrevistados apontaram os ganhos

³¹⁶ O desabafo presente na fala de D. Nilda denuncia a dureza da vida na salina e os diversos tipos de violência a que estes trabalhadores estavam expostos. Este aspecto da atividade salineira, que evidentemente não aparecia na propaganda, pode ser visto no poema “Socorro há dor nas salinas” de Ofir Pinheiro. Este poema foi publicado pela primeira vez na edição de 19 de fevereiro de 1968 do jornal O Fluminense. Há uma cópia deste poema no anexo F deste trabalho.

³¹⁷ Entrevista concedida em 22/08/2010, na casa do Sr. Almir e de D. Nilda, no bairro da Figueira.

³¹⁸ CHAUI, Marilena de Souza. Os trabalhos da memória. In: BOSI, Ecléa. Memória e sociedade: lembrança de velhos – São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p.19 (Texto de apresentação da obra de Bosi).

que o turismo proporcionou para as suas vidas. Há aí, por parte deles, uma dupla sensação, de um lado o lamento pela perda de antigas referências, de outro a satisfação pelo que o turismo passou a lhes proporcionar. Numa sociedade em que as oportunidades de trabalho e as chances de ganho financeiro eram bastante limitadas, o turismo assumiu um papel de dinamizador da vida econômica da cidade, possibilitando oportunidades que antes não existiam.

CONCLUSÃO

O sal declina sob o sol.

Assim como a matriz rodoviária se impôs de forma avassaladora sobre a ferroviária, orientando uma série de mudanças no Brasil, de uma forma geral, e em Cabo Frio, de modo particular; também o turismo se impôs sobre a indústria salineira, de forma irreversível, acarretando as mudanças que vimos aqui. Enquanto a indústria salineira foi aos poucos perdendo a sua competitividade e deixando de ser viável do ponto de vista econômico, o turismo, fazendo um percurso contrário, foi se estabelecendo, ocupando espaços, transformando estruturas e criando novas tradições. A cidade adequava-se ao turismo e a população, ao mesmo tempo que via no turismo a perda de antigas referências, via também o surgimento de novas oportunidades, isso fez com que o ritmo da transição se desse de acordo com a rapidez com que a população se adaptava à nova realidade.

Se a elite econômica e política local admirava e buscava reproduzir o modo de vida representado pelos primeiros turistas que chegavam à Cabo Frio na década de 1950 e 1960, a população menos privilegiada viu, também ela, surgir novas oportunidades. Faltava apenas definir os limites entre os interesses da pujante indústria salineira e da nascente atividade turística.

É exatamente o ano de 1974 que, nesse processo de transição, se constitui em um momento especial e mostra-se crucial para que todo o processo se efetive. A conjugação de dois esforços que aparentemente não possuíam nenhuma relação direta com as atividades econômicas que em Cabo Frio se desenvolviam, acabaram por interferir diretamente nas transformações que ali tinham lugar. Mais do que definir o processo de transição, do ponto de vista econômico, a construção do Porto Ilha de Areia Branca/RN e a construção da Ponte Rio-Niterói assumem uma dimensão simbólica que faz com que o ano de 1974 seja o ponto de inflexão na transição que ali se processava.

Uma série de fatores, por vezes concomitantes, concorreram para que o turismo, enfim, se consolidasse. Dos primeiros veranistas que iam a Cabo Frio em busca de paz e tranquilidade, passando por Brigitte Bardot que em busca dessa mesma paz conferiu à cidade o estatuto de paraíso perdido com uma exposição a nível internacional, pelo processo de criação de uma imagem através da propaganda até chegar à inauguração da Ponte Rio-Niterói que facilita definitivamente o acesso das pessoas a Cabo Frio, o turismo faz um percurso ao mesmo tempo curto e intenso. As mudanças processadas na estrutura da cidade e na vida dos moradores criaram uma nova Cabo Frio. As possibilidades surgidas transformaram tanto

salineiros e pescadores da antiga 'vila', como a elite que dirigia a cidade política e economicamente. Todos passaram a conviver com novas estruturas, novos personagens e novas idéias num período relativamente curto.

As formas de representar essa mudança são inúmeras e as identidades em transição aí expressam esse processo. Não se trata de uma mera negação do passado, mas de como esse passado pode ser utilizado para legitimar uma nova ordem. Os agentes sociais aí envolvidos dele se apropriam de diferentes formas e assim também o expressam.

Do sal ao sol foram necessárias pouco mais que duas décadas, aqui buscamos dar um primeiro passo, uma pequena contribuição para entender essa transição, porém, os vários aspectos dessa transformação merecem ainda ser analisados com mais detalhes em pesquisas futuras.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do Nordeste e outras artes* – São Paulo: Cortez, 2009.

ALCOFORADO, Pedro Guedes. *O Sal Fluminense* – Niterói: Serviço Técnico de Publicidade, 1936.

ALMEIDA, Candido Mendes de. *Atlas do Império do Brazil: compreendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiasticas, eleitoraes e judiciárias* – Rio de Janeiro, Lithographia do Instituto Philomathico, 1868.

BARBIÉRI, Evandro Biassi. *Ritmo climático e extração do sal em Cabo Frio*. Tese de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo e publicada como Separata da Revista Brasileira de Geografia, ano 37, nº 4 – IBGE, 1975

BARBOSA, Ricardo Lopes. *Perfil analítico do sal*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional da Produção Mineral, 1973

BARROSO, Hélio. *Na praia da saudade: A História do Iate Clube do Rio de Janeiro – 1920-2005* – Rio de Janeiro: Ediouro, 2005

BAUMAN, Zygmunt. *Identidade* – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

BEAUCLAIR, Geraldo. *Sol sobre o sal: das comunidades indígenas às organizações salineiras da lagoa de Araruama*. In: Revista À Margem, Niterói, RJ, ano 1 nº1, 1993

BELCHIOR, Elysio de Oliveira et alli. *Aspectos da Economia Salineira* – Rio de Janeiro: Confederação Nacional do Comércio, 1967

BENI, Mário Carlos. *Análise estrutural do turismo* – São Paulo: Ed. Senac (12ª edição), 2007

BERANGER, Abel F. *Dados Históricos de Cabo Frio* – Cabo Frio: PROCAF, 2ª ed., 1993.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Planície Litorânea e Zona Canavieira do Estado do Rio de Janeiro* – Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1957

BERQUE, Augustin. *Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural*. In: CORRÊA, Roberto L. e ROSENDAHL, Zeny. (org.). *Paisagem, Tempo e Cultura*. Rio de Janeiro EDUERJ, 1998.

BIDEGAIN, Paulo. *Lagoa de Araruama – Perfil Ambiental do maior ecossistema lagunar hipersalino do mundo* – Rio de Janeiro: Semads, 2002.

BOSI, Alfredo. *Dialética da colonização* – São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

BRAVO, Darcy. *Minha Terra Saquarema* – Sem dados de publicação.

BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1990

CAMARGO, Aspásia et alli. *Artes da política: diálogo com Ernani do Amaral Peixoto* – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986

CARNEIRO, Raul. *Notas breves sobre o sal* – Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Sal, 1952

CASTRO, Celso. *A natureza turística do Rio de Janeiro*. In: BANDUCCI Jr, Álvaro e BARRETO, Margarita (orgs.). *Turismo e Identidade Local: uma visão antropológica* – Campinas, SP: Papirus, 2001

CHAUÍ, Marilena de Souza. *Os trabalhos da memória*. In: BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembrança de velhos* – São Paulo: Companhia das Letras, 1994

CHEVALIER, Jean e GHEERBRANT, Alain. *Dicionário de símbolos: (mitos, sonhos, costumes, gestos, formas, figuras, cores, números)* – 10ª Ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1996.

CORTESÃO, Jaime. *História dos descobrimentos portugueses* – segundo volume

COSTA, Rafael Navarro. *Tecendo as redes da política: articulações e projetos na construção do amaralismo*. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura/PUC-Rio, 2008

CUNHA, Licínio. *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: McGRAW-HILL, 1997

DAMACENO, Meri. *Cabofrianças, “causos” resgatados* – Cabo Frio: Copy Gráfica, 1999.

_____. *Água: seu curso na História (Cabo Frio, Arraial do Cabo, Armação dos Búzios, São Pedro d’Aldeia e Iguaba Grande)* – Cabo Frio/RJ: Gráfica Editora Região, s/d.

_____. *Cabistezas “causos” do Arraial* – Rio de Janeiro: Editora Talagarça, 2003.

DIAS, Camila Baptista. *A pesca da baleia no Brasil Colonial: Contratos e Contratadores do Rio de Janeiro no século XVII* – Dissertação de Mestrado defendida no Departamento de História da UFF, 2010

DIAS, Geraldo J. A. Coelho. *O sal e sua ambivalente dimensão: Sabor da comida e símbolo de preservação religiosa* – I Seminário Internacional sobre o sal português: Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2005

ELLIS Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801)* – São Paulo, Seção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, 1955.

FALCÃO, Armando. *Análise breve da atuação do Instituto Nacional do Sal* – Rio de Janeiro, 1946

FERREIRA, Marieta de Moraes. *Crônica Política do Rio de Janeiro* – Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998

_____. e AMADO, Janaína (org.). *Usos e abusos d História Oral* – Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

FRIDMAN, Fania. Freguesias do Rio de Janeiro ao final do século XVIII in: *Mneme – Revista de Humanidades*. UFRN. Caicó (RN), v. 9. n. 24, Set/out. 2008.

Disponível em <www.cerescaico.ufrn.br/mneme/anais> acesso em 28/08/2010.

_____. e CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus. Projetos territoriais para o Império brasileiro: o caso da província fluminense. In: *Revista PRAIAVERMELHA / Rio de Janeiro / v. 20 n° 1 / p. 157-168 / Jan-Jun 2010*. Disponível em: <<http://www.ess.ufrj.br/ejornal/index.php/praiavermalha/article/viewFile/148/100>> acesso em 28/08/2010.

GIFFONI, José Marcelo. *Sal: um outro tempero ao Império (1801-1850)* – Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2000.

GOMES FILHO, Elísio. *Histórias de célebres naufrágios de Cabo Frio* – Rio de Janeiro: Texto e Arte, 1993.

GONÇALVES, Márcia de Almeida. *Entre o Local e o Nacional: uma reflexão sobre éticas de pertencimento e identidades sociais*

_____. *História Local: o reconhecimento da identidade pelo caminho da insignificância* In: MONTEIRO, Ana M^a F. C. et alii. *Ensino de História: Sujeitos, saberes e práticas* – Rio de Janeiro: Mauad X / FAPERJ, 2007. pp. 175-185.

HANSEN, Guttorm. *Cabo Frio: dos Tamoios à Álcalis* – Rio de Janeiro: Edições Achiamé Ltda., 1988

HEIDRICH, Álvaro Luiz. "Região e regionalismo: observações acerca dos vínculos entre a sociedade e o território em escala regional". In: *Boletim Gaúcho de Geografia*. Porto Alegre, n° 25, 1999, pp. 63-75.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital: 1848 – 1875* – São Paulo: Paz e Terra, 2009. (15^a Ed.)

JEDLOWSKI, Paolo. *Memória e mídia: uma perspectiva sociológica* In: SÁ, Celso Pereira de (coord.). *Memória, imaginário e representações sociais* – Rio de Janeiro: Museu da República, 2005

KRIPPENDORF, Jost. *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens* – São Paulo: Aleph, 2001

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a restinga* – Rio de Janeiro: Ed. Lidador, 1^a ed., 1946. (Edição fac-similar – Rio de Janeiro: IBGE, 2007)

LEMONS, Leandro de. *O Valor Turístico: (Re) Definindo a Economia do Turismo* – In: <http://www.revistaturismo.com.br/artigos/valortur.html>

LEOPOLDI, Maria Antonieta P. *A economia política do primeiro governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência* In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.) *O Brasil Republicano vol. 2 – O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

MARCÍLIO, Maria Luiza – *Caiçara, Terra e População: Estudo de Demografia Histórica e da História Social de Ubatuba* – São Paulo:Edusp, 2006 (2ªed.).

MASSA, Hilton. *Cabo Frio Histórico Político* – Rio de Janeiro/RJ: Editora Gráfica Una Ltda., 1980.

_____. *Cabo Frio: Nossa Terra, Nossa Gente...* – Rio de Janeiro: DINIGRAF, 2ª ed., 1996.

MONTEIRO, John Manuel. *Sal, justiça social e autoridade régia* – São Paulo no início do século XVIII. Revista *Tempo*, nº 8, ago/1999.

MORAES, Antônio Carlos Robert. *Geografia: Pequena História Crítica* – São Paulo, Editora HUCITEC, 1987.

MOREIRA, Regina da Luz. *Tempos de Amaral* – Niterói: Imprensa Oficial, 2005.

NEVES, Guilherme Pereira das. *Em busca de um ilustrado: Miguel Antônio de Melo (1766-1836)*. Revista *Convergência Lusíada*, 24, 2º semestre de 2007. Real Gabinete Português de Leitura.

NEVES, Margarida de Souza. *Brasil, acertai vossos ponteiros*. In: *Brasil, acertai vossos ponteiros* – Museu de Astronomia e Ciências Afins – Rio de Janeiro: MAST, 1991.

NORA, Pierre. *Entre memória e história: a problemática dos lugares*. São Paulo, Projeto História – Revista do programa de estudos pós-graduados em História e do Departamento de História. V. 10, 1993.

NUNES, Carlos Luís. *Assim surgiu a Álcalis*, 1968.

OLIVEIRA, Nestor In: BENHAMOU, François Charles. *Turismo e veraneio nas regiões periféricas da metrópole carioca* – Núcleo de Planejamento Urbano e Regional/PLANUR, 1971.

OLMI, Alba. *Memória e memórias: dimensões e perspectivas da literatura memorialista* – Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2006.

PERALTA, Elsa. *O mar por tradição: O patrimônio e a construção das imagens do turismo* In: Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 9, n.20, outubro de 2003.

PEREIRA, Walter L. *O sal da laguna fluminense*. In: *XXIII Simpósio Nacional de História*, Londrina, 2005.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História Regional e Transformação Social*. In: SILVA, Marcos A. da. *República em migalhas: História Regional e Local* – São Paulo, Editora Marco Zero, s/d. pp. 67-79.

PINTO, Mário da Silva. *A Indústria de Álcalis no Brasil: Projeto de Cabo-Frio* Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1947.

PRADO JR. Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia* – São Paulo: Editora Brasiliense Ltda., 1945 (2ª edição).

Prefeitura Municipal de Cabo Frio disponível em <<http://www.cabofrio.rj.gov.br/Historia.asp#InfoGe0>> acesso em 10/07/2010.

RABAHY, Wilson A. *Planejamento do turismo: Estudos econômicos e fundamentos econométricos* – São Paulo: Edições Loyola, 1990.

REJOWSKI, Mirian e SOLHA, Karina Toledo. *Turismo em um cenário de mudanças* In: REJOWSKI, Mirian (org.). *Turismo no percurso do tempo* – São Paulo: Aleph, 2002.

REVEL, Jacques. *Jogos de escalas: a experiência da microanálise* – Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

REZNIK, Luiz. *Qual o lugar da história local?* Disponível em: <http://www.historiadesaogoncalo.pro.br/txt_hsg_artigo_03.pdf>

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O Resgate da sua Memória* – Rio de Janeiro/RJ: Open Plus Gráfica e Editora Ltda., 2004.

SANTOS, Schneider Franco dos. *Estação do Sal: O trem de ferro em Cabo Frio* – Monografia de conclusão de curso (História) defendida na UVA em 2004.

SILVA, Marcos A. da. *República em migalhas: História Regional e Local* – São Paulo, Editora Marco Zero, s/d.

SILVA, Olavo Barros de Araujo. *O sal na alimentação dos animais* – Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Sal, s/d.

SILVEIRA, Luiz Carlos da Cunha. *O outro Cabo Frio* – Cabo Frio/RJ: Prefeitura de Cabo Frio, 2006.

SIQUEIRA, Deis E. *História social do turismo* – Rio de Janeiro: Garamond; Brasília, DF: Ed. Vieira, 2005.

SOLHA, Karina T. *Divulgação de imagens turísticas: o exemplo de Porto Seguro (Bahia)* Dissertação (Mestrado em Relações Públicas, Propaganda e Turismo) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SOUSA, Antonio Gonsalves Teixeira e. *Os três dias de um noivado* – Rio de Janeiro/RJ, Typ. Imparcial de Paula Brito, 1844. Disponível em <http://books.google.com.br/books?id=R_gpAAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=os+tr%C3%AAs+dias+de+um+noivado&source=bl&ots=yUFL0ebGB&sig=eUsyPxr7VvrhfFu9QIp9AwqE0qI&hl=ptBR&ei=wDtzTMqCLIKCIAfro724AQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBUQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false> acesso em 19/05/2010.

_____. *O filho do pescador* – Cabo Frio/RJ, 1996.

SOUSA, Márcia Maria Lemos de. *A política econômica salineira e o Rio Grande do Norte: 1965-1974* Dissertação de Mestrado/Departamento de História. PUC/SP, 1988.

THIÉBLLOT, Marcel Jules. *Os homens do sal no Brasil* – São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: história oral* – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

THOMSON, Alistair et. alli. *Os debates sobre memória e história: alguns aspectos internacionais* In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.). *Usos e abusos da História Oral* – Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. pp. 65-91.

TORREANO. *O pai do romance brasileiro*.

_____. *A feitoria de Vespúcio na boca da Barra de Cabo Frio*.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. *Cronologia do turismo no Brasil* Campinas: CTI/TERRA, 1991.

VARNHAGEN, Francisco Adolpho. *História Geral do Brasil* – Tomo Terceiro, secção XXXVII (Desde o Tratado de 1681 até o de Aliança em 1703) 6ª edição integral, 7ª do tomo I – Edições Melhoramentos, 1959.

VASCONCELOS, Clodomiro R. de (org.) *Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922* Fotografias de Daniel Ribeiro. [Niterói: S.N.], 1922. Não paginado. Publicação comemorativa do Centenário da Independência.

WEHLING, Arno. *Ilustração e Política estatal no Brasil, 1750-1808* Disponível em: <http://www.um.edu.uy/upload_descarga/web_descarga_109_WEHLING_IlustracionypoliticaestatalenelBrasil.pdf> acesso em 17/07/2010.

FONTES

A conjuntura do sal em 1977. Ministério da Indústria e do Comércio, Comissão Executiva do Sal.

Acervo Fotográfico Wolney Teixeira de Sousa

Álcalis – Base do Progresso (livreto informativo produzido pela empresa)

Álcalis Jornal – edição comemorativa dos 35 anos da empresa

“**Arraial do Cabo**”. Produção Saga Filmes, 1959. Direção: Paulo César Sarraceni e co-direção de Mário Carneiro.

Cabo Frio – Publicação do Departamento Estadual de Estatística, órgão da Secretaria de Administração Geral do Estado do Rio de Janeiro, 1963.

“CABO FRIO” CIDE – Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro, órgão da Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação do Governo do Estado do Rio de Janeiro, 1987.

Censo demográfico de 1960 – VII Recenseamento Geral do Brasil – Série Regional, Volume I – Tomo XI Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/Departamento de Estatísticas de População – Rio de Janeiro

Estudos para o Planejamento Municipal: Cabo Frio. FIDERJ – Fundação Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1977.

“Estudos sobre o Sal”, material organizado pela Comissão Executiva do Sal. Biblioteca Nacional, seção de Obras Gerais: VI-86,7, 16, n. 4

Estatuto do Centro de Salineiros de Araruama

Guia Turístico Nacional. Ano 1, Nº 1: Editora Arco Íris Ltda, junho de 1973

Imagens Fluminenses, Cabo Frio – Niterói/Estado do Rio de Janeiro: Flumitur/Editora O Fluminense S.A.

“Lançamentos dos Impostos de Indústrias e Profissões organizado pela comissão de Fazenda para o anno de 1896, aprovado pela Câmara em sessão de 6 de janeiro de 1896 e definitivamente pela Assembleia Municipal em sessão de 10 do mesmo mez e anno”.

Memória Histórica da cidade de Cabo Frio e de todo o seu distrito compreendido no termo de sua jurisdição: Anno de 1797, In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 46: 220-222, 1883.

Orçamento da Receita e Despesa da Câmara Municipal de Cabo Frio para o exercício de 1896. Rio de Janeiro, Typ. Jeronymo Silva & C., 1896

Recenseamento do Brazil (4º Censo geral da população e 1º da agricultura e das indústrias – 1920). Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Directoria Geral de Estatística – Volume IV (2ª parte) Tomo II – População – Rio de Janeiro, Typ. da Estatística, 1928

Recenseamento Geral do Brasil (1º de Setembro de 1940) Série Regional – Parte XV – Rio de Janeiro Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1951,

Regimento Interno do Centro de Comércio de Sal Fluminense Ltd

Relatório da Diretoria e Balanço Geral do ano de 1957 publicado pela Companhia Nacional de Álcalis em 20 de março de 1958

Revista Brasil Salineiro, Ano V: nº 13, 1957; Ano IX: nº 28, 1962; Ano X: nº 29, 1963 e AnoX: nº 31, 1963.

Revista O Cruzeiro: 4 de abril de 1964

Raio de Luz, s/d.

Revista Vida Doméstica, outubro de 1937.

SAL – panfleto de 8 páginas produzido e distribuído pela Cia. Salinas Perynas por ocasião das comemorações dos 50 anos da empresa

“SOUVENIR” Folheto de propaganda turística

Sinopse estatística do município de Araruama – Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948.

Sinopse Estatística do município de Cabo Frio – Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948.

Sinopse estatística do município de São Pedro da Aldeia – Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948.

VI Recenseamento Geral do Brasil – 1950. IBGE – Conselho Nacional de Estatística, Serviço Nacional de Recenseamento, Série Regional – Volume XXIII, Tomo 1 – Estado do Rio de Janeiro, Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 1955

ANEXO A

Tabela 5 - Dados censitários sobre a população das cidades da região entre 1890 e 1980.³¹⁹

	1890	1900	1920	1940	1950	1960	1970	1980
Cabo Frio	10.382	8.791	16.475	14.948	16.176	27.120	44.379	70.961
Araruama	16.886	14.299	25.668	25.049	26.242	30.530		
Squarema	18.926	14.011	19.659	18.970	18.880	19.788		
São Pedro		9.366	24.783	17.217	18.986	19.209		

³¹⁹ Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualização/monografias/visualiza_colecao_digital.php?titulo=Synopsis> Acesso em 3 de dezembro de 2010 às 14:42h. Recenseamento do Brasil (4º Censo geral da população e 1º da agricultura e das indústrias – 1920). Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Directoria Geral de Estatística – Volume IV (2ª parte) Tomo II – População – Rio de Janeiro, Typ. da Estatística, 1928, p. 435.

Recenseamento Geral do Brasil (1º de Setembro de 1940) Série Regional – Parte XV – Rio de Janeiro Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1951, p. 171. VI Recenseamento Geral do Brasil – 1950. IBGE – Conselho Nacional de Estatística, Serviço Nacional de Recenseamento, Série Regional – Volume XXIII, Tomo 1 – Estado do Rio de Janeiro, Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 1955, p. 91. VI Recenseamento Geral do Brasil – 1950. IBGE – Conselho Nacional de Estatística, Serviço Nacional de Recenseamento, Série Regional – Volume XXIII, Tomo 1 – Estado do Rio de Janeiro, Censo Demográfico. Rio de Janeiro, 1955, p. 91. Censo demográfico de 1960 – VII Recenseamento Geral do Brasil – Série Regional, Volume I – Tomo XI Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/Departamento de Estatísticas de População – Rio de Janeiro, p. 80.

ANEXO B: Brasão do Município de Cabo Frio.³²⁰



Descrição dos símbolos

1. Escudo em formato Português (ou Espanhol);
2. Árvore simbolizando o pau-brasil, que motivou a cobiça dos europeus e as consequentes reações portuguesas que resultaram na fundação do município;
3. Golfinhos que simbolizam Cidade Marítima;
4. Data do "Descobrimento" por Américo Vespúcio e da fundação do município;
5. Arco e Flecha, simbolizando a nobreza de caráter e a elevada noção de honra dos índios tamoios, primitivos habitantes do lugar;
6. Escudo oval usado por mulheres, sobretudo rainhas, com uma flor-de-lis, símbolo da Mãe de Deus, representando a cidade a ela dedicada... No caso Nossa Senhora d'Assunção;
7. Coroa Mural Com Cinco Torres, simbolizando "status" de Município;
8. Forte de São Matheus construído em 1616 pelo primeiro Governador (Estevão Gomes), para defesa do município;
9. Escudete, simbolizando Antônio Salema que comandou o massacre dos Índios Tamoios, aliados dos franceses... as estrelas representam as vítimas;
10. Montes de Sal, simbolizando a primeira indústria local.

³²⁰ Disponível em <www.cabofrio.org.br> Acesso em 3 de dezembro de 2010.

ANEXO C

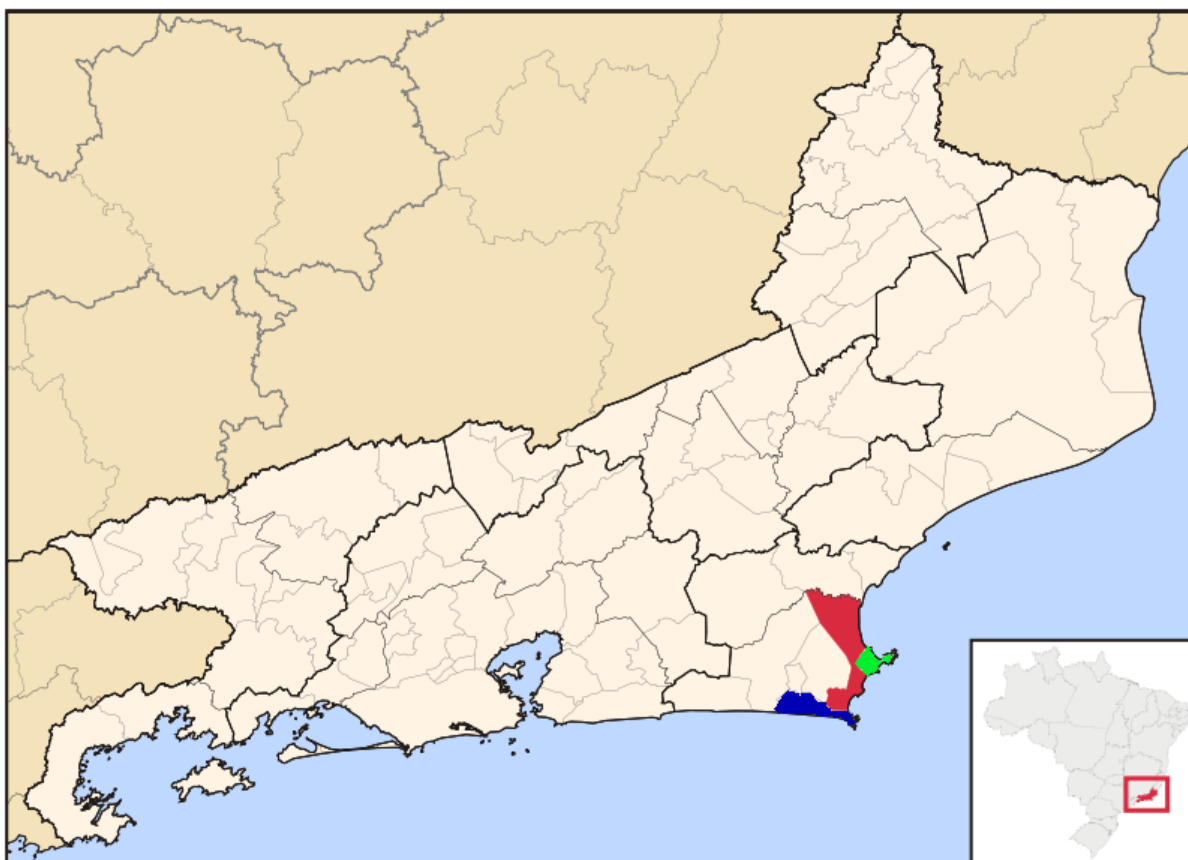


Figura 30 – As áreas coloridas no mapa acima informam a dimensão que o município de Cabo Frio possuía no período por nós pesquisado. No mapa é possível perceber em VERMELHO a dimensão atual do município, em VERDE o atual município de Búzios e em AZUL o atual município de Arraial do Cabo³²¹.

³²¹ <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:RioDeJaneiro_Municip_CaboFrio.svg> Acesso em 03 de abril de 2010. O mapa aqui presente foi extraído do link acima e originalmente mostra apenas o município de Cabo Frio com a dimensão atual, tal como está na figura 1 (p. 24). Aqui ele foi modificado para permitir visualizar a dimensão que o município tinha antes da emancipação de Arraial do Cabo e Armação dos Búzios.

ANEXO D**Relação dos estabelecimentos/atividades tributados segundo o Lançamento dos Impostos de Indústrias e Profissões organizado pela comissão de Fazenda para o ano de 1896.**

- Açougues (2)
- Alfaiates (4)
- 1 animal (1 no 1º distrito e 1 no 2º distrito)
- Armarinhos (7 no 1º distrito e 5 no 2º)
- Aves (1)
- Barbeiro (1)
- 7 barcas (1)
- Bilhar (2)
- Caieiras (5)
- Carcereiro (1)
- 1 carroça (1)
- 1 cesto (1)
- Contador e Partidor (1)
- Curador de Órphãos (1)
- Dentista (1)
- Escriptório (2)
- Escrivão de Paz (1 no 1º distrito e 1 no 2º)
- Farinha de trigo (1)
- Fazendas (9 no 1º distrito e 6 no 2º)
- Ferragens (3)
- Ferraria (1)
- Funileiro (1)
- Gêneros alimentícios (1)
- Hotel (1)
- 1 lancha (2)
- Mercador de cigarros (3)
- Médico (1)
- 1 navio (5 no 1º distrito e 1 no 2º)
- 4 navios (2)
- Oficial do Registro das Hipotecas (1)
- Ovos (1)
- Padaria (3 no 1º distrito e 1 no 2º)
- Peixe em conservas (4)
- Pharmacia (1 no 1º distrito e 1 no 2º)
- Procurador (2)
- Salinas (9)
- Solicitador (1)
- Tabelaio (1)
- Tamanqueiro (1)
- Taverna (48 no 1º distrito e 10 no 2º)
- 1 vapor (1).

ANEXO E



Figura 31 - Editado em português e inglês o folheto traz na capa a imagem da vigia do Forte São Matheus e de um dos seus canhões. Na parte lateral do folheto destaca-se o título “**Cabo Frio Chamando – Cabo Frio Calling**” e o subtítulo *O forte aqui é o sol*. É justo este subtítulo que nos chama a atenção por destacar, exatamente, que o forte ali não é o patrimônio cultural material da cidade, não é o Forte São Matheus nem são as questões ligadas à História daquele lugar, mas sim o Sol. Um jogo de palavras muito curioso que mostra como uma determinado projeto de turismo e, uma dada memória, vai sendo constituída a partir da apropriação de tradicionais símbolos locais.

ANEXO F



Figura 32 - Mapa do centro urbano (distrito sede) da cidade de Cabo Frio. É possível perceber, destacado no mapa, o Morro da Guia. Próximo a ele aparecem o Convento Nossa Senhora dos Anjos (10) e a ponte Feliciano Sodré (12), na parte mais urbanizada da cidade. Extraído de uma publicação de 1988, o mapa mostra uma cidade já bem diferente que a do período analisado nesta pesquisa. Até à década de 1940 a parte urbanizada da cidade se resumia ao espaço que ia do Morro da Guia ao Forte de São Matheus (9) a leste.³²²

³²² Extraído de *Cabo Frio*, publicação do Centro de Informações e dados do Rio de Janeiro, órgão da Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação do governo do Estado do Rio de Janeiro, 1988. p. 46.

ANEXO G**SOCORRO, HÁ DOR NAS SALINAS**³²³

Senhores, depressa. Há um imenso grito de dor sobre a alva brancura das salinas. Há homens morrendo sem pão e sem lei. E semi-homens, quase despídos de roupas e de carnes, e crianças que não se podem amamentar nos seios magros e murchos de espectros de mãe.

Venham ver, enquanto ainda vivem, os homens que arrastam a negra miséria por sobre a opulência do sal dos caminhos. Venham ver, senhores, os meninos que nunca aprenderam a vestir e que crescem expondo em sua cândida nudez a nossa própria vergonha.

Venham ver, senhores, a injustiça solta nas trilhas do sal, nua e crua, sem mistérios nem ministérios. Venham ver a esquelética e tenra menina, que mal desabrocha servindo de pasto aos donos das gentes e das leis, e trocando o casebre de pau-a-pique e a esteira de tábua, pelo colchão de molas da moradia da colina, para depois ir parir um filho sem pai num canto de restinga.

Venham todos, venham ver o salário do sal, e venham ver o triste contraste que há entre o barraco de barro à margem da lagoa e a moderna mansão do salineiro que se destaca como um monumento à miséria no alto da colina.

E venham ver o imenso ódio que se esconde sob a máscara de humildade do homem machucado e sofrido das salinas da beira-mar. Venham ver uma paz social que fermenta como vinho amargo decomposto na podridão da miséria, da exploração e da injustiça.

Eu lhes mostrarei, senhores, onde a lei trabalhista é a vontade única e onipotente do senhor quase-feudal e o amparo previdencial é a migalha atirada pelo dono ao trabalhador moribundo que lhe vendeu suas forças uma vida inteira e miserável.

Venham ver um menino mal-crescido puxar o sal do quadro da salina insalubre, por um prato de feijão e farinha.

Venham ver, senhores, acudam. Depressa. Eles são o sal da terra.

³²³ PINHEIRO, Ofir. Socorro, há dor nas salinas. In: PACHECO, Jacy. Paisagens Fluminenses – Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1969, pp.73-74. Publicado originalmente no jornal O Fluminense de 19/02/1968.