



DOI: 10.12957/transversos.2023.75204

PLANOS DE URBANIZAÇÃO TURÍSTICA PARA CABO FRIO NOS ANOS
DE 1940 E 1950

TOURIST URBANIZATION PLANS FOR CABO FRIO IN THE 1940s AND
1950s

Karla Maria Rios Macêdo
Instituto Federal Fluminense
kmrmacedo@gmail.com

Joao Henrique Oliveira Christovão
Secretaria Municipal de Educação da cidade do Rio de Janeiro
joachristovao1@gmail.com

Resumo:

O presente artigo analisa os projetos de urbanização turística formulados para Cabo Frio nas décadas de 1940 (irmãos Coimbra Bueno) e 1950 (irmãos Roberto). O primeiro propunha essencialmente o uso turístico da cidade, enquanto o segundo, mais complexo, abordava aspectos como educação, saúde e agricultura. Tais projetos caracterizam-se por apresentarem particularidades que divergem sensivelmente da forma pela qual as políticas públicas para o turismo foram implementadas na cidade, bem como o modo pelo qual se deu a urbanização do município. O nosso objetivo é avaliar as transformações socioespaciais propostas em oposição àquelas que foram, de fato, implementadas, de modo a entender o papel desempenhado pelas diferentes forças políticas e econômicas ao longo do período analisado.

Palavras-Chave: Turismo; Cabo Frio; Planos de urbanização; Urbanização turística

Abstract

This article analyzes the tourist urbanization projects formulated for Cabo Frio in the 1940s (brothers Coimbra Bueno) and 1950s (brothers Roberto). The first proposed essentially the tourist use of the city, while the second, more complex, addressed aspects such as education, health and agriculture. Such projects are characterized by presenting particularities that differ significantly from the way in which public policies for tourism were implemented in the city, as well as the way in which the urbanization of the municipality took place. Our aim is to analyze the proposed socio-spatial transformations as opposed to those that were actually implemented, in order to understand the role played by different political and economic forces over the analyzed period.

Keywords: Tourism; Cabo Frio; Urbanization plans; Tourist urbanization.

1. Introdução

A ocupação do município de Cabo Frio se deu a partir do bairro da Passagem (séc. XVII), tendo o segundo núcleo urbano – da Guia – se desenvolvido a partir do século XIX. O primeiro localizava-se na região próxima a Boca da Barra, ponto onde o canal do Itajuru faz contato com o mar, enquanto o segundo localiza-se nas proximidades do morro de mesmo nome, local de maior estreitamento do canal do Itajuru e principal ponto de travessia para o lado continental do município.

O canal do Itajuru é uma ligação natural entre o mar e a lagoa de Araruama que, além de ser excelente para o abrigo de embarcações pequenas foi o local de estabelecimento – no bairro da Passagem – do primeiro porto da cidade que servia de entreposto para os mais variados produtos extraídos/produzidos na região, pau-brasil, produtos agrícolas e sal e cuja importância foi sentida até a primeira metade do século XX.

Figura 1 Cabo Frio - Major Bellegard, 1837. A interferência na imagem mostra, em vermelho, o primeiro núcleo urbano – Passagem – e em azul o núcleo da Guia.



Fonte: CUNHA e LEITE, 1989: p. 89 apud BARRETO JÚNIOR, 2013: p. 4

A região do morro da Guia foi o local onde, ainda no século XVII, teve início a construção do convento franciscano de Nossa Senhora dos Anjos e da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Assunção. A expansão da cidade em direção ao núcleo da Guia, ocorrida a partir do século XIX,

tem como principal motivo a facilidade de travessia do canal para o lado continental do município, mas, ao mesmo tempo, aproximava o poder político do poder religioso representado pelas duas principais igrejas da cidade. A mudança do núcleo urbano da cidade não representou de imediato uma mudança nos padrões de vida das poucas pessoas que viviam na cidade. Auguste de Saint-Hilaire, de passagem pela pequena cidade, no início do século XIX, registrou a pobreza da região bem como a sua beleza, em especial o local onde se encontrava esse novo núcleo urbano. Diz o autor:

“[...] À entrada da cidade, do lado do convento, há uma pequena praça que forma um triângulo cuja ponta fica em direção ao monastério, e à base do qual começam três ruas arqueadas mais ou menos paralelas ao Rio Itajuru. Essas três ruas, atravessadas por algumas outras muito estreitas, vão dar a uma outra praça, triangular como a primeira, mas muito maior, na qual fica a igreja paroquial e que termina por uma rua única, muito larga. (...) Além das ruas de que venho de falar há ainda uma, melhor construída que todas as outras, a chamada Rua da Praia, formada por uma única fila de casas, à margem do lago. Nada mais bonito que a vista que se goza dessas casas. [...] (SAINT-HILAIRE, 1974, p. 165).

É nessa localização privilegiada que se estabeleceram os principais prédios públicos da cidade a partir de então. O Canal do Itajuru reafirmava o seu protagonismo como espaço no qual a atividade econômica e a vida social da cidade se desenvolviam, enquanto o núcleo da Passagem mantinha a sua importância em função do porto da cidade.

No final do século XIX, já com a indústria salineira assumindo um papel econômico de destaque, houve a construção da ponte de ferro – Ponte Miguel de Carvalho – que resolveu, por um breve período, o problema de travessia entre as duas margens do ponto mais estreito do canal do Itajuru. Inaugurada em 7 de julho de 1898, a ponte de ferro não resistiu muito tempo e acabou ruindo vinte e dois anos depois. A cidade levaria, então, mais seis anos até que uma nova ponte – Feliciano Sodré – fosse construída no local e resolvesse definitivamente o problema, tantas vezes registrado, de ligação entre a cidade e o continente.

Dessa forma, durante o século XIX, a cidade se desenvolveu voltada para o canal do Itajuru e “de costas” para a praia que até então era um local distante, frequentado quase que exclusivamente pelos pescadores. Essa situação se manteria, em grande parte, até a década de 1930, com a praia se prestando mais a um “papel terapêutico” do que ao lazer, sendo comum o termo “ir às curas” para se referir às idas a praia.

A partir do final da década de 1930 o fluxo de pessoas que iam e vinham de Cabo Frio aumentou significativamente, graças a uma série de mudanças na infraestrutura da cidade que,

ainda que não tenham sido desenvolvidas com a intenção de fomentar diretamente o turismo, tornaram-se aliadas para o seu desenvolvimento. Dentre os equipamentos instalados, estão o ramal Cabo Frio da Estrada de Ferro Maricá, que ficou conhecida como a Estação do Sal (1937); a abertura e pavimentação de trechos da Rodovia Amaral Peixoto, no início da década de 1940; e o decreto de criação da Cia. Nacional de Álcalis, em 1943, que desde o início se refletiu em pesados investimentos financeiros, criação de infraestrutura e afluxo de pessoas que permitissem a implantação da companhia estatal.

Segundo Lefebvre, “o espaço social é um produto da sociedade, constatável e dependente, antes de tudo, da constatação, portanto, da descrição empírica antes de qualquer teorização” (LEFEBVRE, 2004: p. 44). Ou seja, ao nos depararmos com objetos de natureza social, como é certamente o caso das cidades, devemos buscar abordá-los, como etapa preliminar, valendo-nos da descrição de seus traços empíricos, para, a partir disso, interrogá-los a partir de um determinado ponto de vista ou interesse específico: “de uma certa história do passado, geral ou particularizado, [...] de diversas atividades, por exemplo, agrícola, industrial etc.” (LEFEBVRE, 2004: p. 44). Assim, os dados empíricos e sua descrição são considerados momento ineliminável da constatação da existência de determinados fenômenos de caráter social, a partir dos quais as interrogações do pesquisador podem ser formuladas. Na parte conclusiva de sua argumentação, surge o ponto específico que particularmente nos interessa. Dada a constituição intrinsecamente objetiva do espaço social, surgido que é de uma objetivação humano-social, ele apresenta “caráter documental” e para conhecê-lo é imprescindível a *démarche* descritiva. Uma forma se desprende ou se constrói a partir dos conteúdos que o conhecimento descobre ou recorta. Eles se conhecem reconhecendo-se, seja de uma maneira experimental seja pela abstração científica metodologicamente elaborada (LEFEBVRE, 2004: p. 44). Em outros termos, o conhecimento dos fenômenos sociais se dá a partir do seu caráter documental, isto é, os objetos sociais resultantes dos processos de objetivação característicos da atividade humana são os “documentos” que podem revelar a história de sua constituição. Nesse sentido consideramos a descrição empírica proposta por Lefebvre, uma etapa imprescindível da análise que fazemos aqui.

2. Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade

A partir da década de 1940 uma série de intervenções urbanas patrocinadas pelo Estado começaram a alterar a fisionomia de algumas cidades fluminenses, as propostas apostavam em

duas frentes de desenvolvimento: a indústria¹ e o turismo. Essas intervenções, que em parte foram descontinuadas², influenciaram o setor turístico que, até aquele momento, sobretudo em Cabo Frio, não havia sido pensando como atividade econômica.

É exatamente no início da década de 1940 que os irmãos Coimbra Bueno elaboraram e apresentaram um megaprojeto de urbanização para a cidade de Cabo Frio que contava com a assessoria do francês Donat Alfred Agache, que já havia elaborado o plano urbanístico do Rio de Janeiro, denominado Cidade do Rio de Janeiro: Extensão, Remodelação, Embelezamento, conhecido como “Plano Agache”, entre os anos 1927 e 1930.

Alfred Agache foi o primeiro a indicar o turismo como um fenômeno almejado em todos os lugares e que não seria diferente em relação ao Rio de Janeiro, que teria condições de ser um importante centro de turismo receptivo internacional, mas para isso seria necessária uma série de obras de embelezamento e estrutura, indicadas no primeiro plano que abordou o turismo na cidade do Rio de Janeiro, o Plano Agache, jamais plenamente implementado. (MACHADO, 2005, pp. 44- 80).

As semelhanças entre o Plano Agache e o plano desenvolvido em Cabo Frio não paravam no título. Pensar o turismo como vetor de desenvolvimento a partir de projetos urbanísticos de grande monta nos permite fazer uma série de analogias entre os dois planos para entender os processos que lá ocorreram.

A ideia, bastante simples, veio na esteira do projeto do governo Vargas, que pretendia desenvolver o turismo nacional apoiado, em parte, na instalação de hotéis-cassinos, o que demandava uma estrutura urbana que, se na capital federal era insuficiente, no caso de Cabo Frio, era inexistente.

As belezas naturais de Cabo Frio começavam a se tornar conhecidas e populares e se constituíram desde o início como elemento de atração de turistas numa época em que a própria atividade turística ainda estava em construção e onde os espaços ligados a natureza (sobretudo regiões serranas) eram o objeto das principais iniciativas turísticas. O Plano, parcialmente realizado em outras regiões do Estado, não chegou a ser executado em Cabo Frio, apesar disso, é importante ressaltar que essa era a primeira vez que o turismo aparecia como objeto de desenvolvimento urbano naquela região.

¹ A Álcalis desempenhou um papel de fundamental importância na industrialização do país e teve um impacto significativo no desenvolvimento da infraestrutura da cidade de Cabo Frio. Ainda que só tenha entrado em operação em 1958, é possível perceber o impacto da sua presença desde o início de sua construção. A empresa foi criada pelo Decreto no 5.684, de 20 de julho de 1943.

² A EFM – Estrada de Ferro Maricá, por exemplo, cujo ramal havia chegado a Cabo Frio em 1937, começou a ser desmontada em 1963, exatamente a partir de Cabo Frio.

O plano de urbanização proposto pelos irmãos Coimbra Bueno era amplo e indicava alterações em toda a cidade, inclusive em espaços que até então não haviam sofrido nenhum tipo de intervenção. No Plano de Zoneamento a cidade ficou dividida em bairros: Comercial, Industrial, Portuário, Residencial, de Turismo, Popular e Área Reservada.

Figura 2 Plano Amaral Peixoto de urbanização das cidades fluminenses.



Fonte: Projeto dos Irmãos Coimbra Bueno para a cidade de Cabo Frio. Arquivo do Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense apud MACEDO, 2020: p. 94.

Fica evidente, a partir daí, que a ideia da praia como área de lazer – que já era uma realidade na cidade do Rio de Janeiro (CHRISTOVÃO, 2013: p. 115) – se tornava cada vez mais comum nos arredores da capital, ainda que o plano que previa transformar a orla oceânica da cidade em um bairro turístico, não sugerisse de forma explícita, uma relação do turismo em Cabo Frio com a ideia de sol e praia. As belezas naturais eram o principal atrativo, sem dúvida, mas, sob o título “Paisagem não basta”, o *Jornal do Brasil* publicou:

Por outro lado, a aplicação do urbanismo em larga escala no Estado do Rio de Janeiro contribuirá para que sejam as suas cidades e vilas, as suas serras e as suas praias, o refúgio natural e preferido de quantos vivem na Capital da República e precisam de repouso periódico em asilos amenos e pitorescos. (*JORNAL DO BRASIL*, 1942)

Em outras palavras, o Plano propunha um incentivo ao fluxo turístico para o interior do Estado, ao mesmo tempo que propunha a construção de bairros populares nas partes mais

distantes e alagadiças da cidade, como foi o caso do Bairro do Jacaré. Localizado na parte continental do município, o Jacaré é um bairro que fica em uma área pantanosa que inundava e que até os dias atuais enfrenta problemas nos períodos de chuva. Não há como precisar se a urbanização da área previa a solução desse problema. Podemos, no máximo, supor que sim, ainda que a primeira preocupação do projeto não fossem as classes mais populares, mas sim a produção de uma cidade que atendesse a interesses específicos de uma elite que começava a ter acesso a Cabo Frio. A higienização social – tão em voga na Paris de Haussmann, no século XIX e no Rio de Janeiro de Pereira Passos, no XX – se fazia presente ainda na década de 1940 nas cidades do interior do Estado do Rio de Janeiro.

A leitura de memorialistas, viajantes e diferentes pesquisadores, assim como a análise de fotografias da cidade de Cabo Frio na década de 1940 revelam um traçado tortuoso das poucas ruas da pequena cidade. Esse cenário se confrontava com um projeto que tinha por intenção estender a cidade a grande parte de suas áreas ainda não ocupadas, fossem as extensas áreas de restinga a beira mar, fossem áreas mais internas, na parte continental do município. Ocorre que, quando o projeto dos irmãos Coimbra Bueno foi apresentado, a proposta de uma expansão urbana significativa da cidade se vale de equipamentos que, havia bem pouco tempo, tinham sido incorporados à malha urbana da cidade, são eles: a ponte Feliciano Sodré e a Estação do Sal. A ponte Feliciano Sodré, inaugurada em 1926, substituiu a antiga ponte de ferro resolvendo em definitivo o problema de travessia do canal do Itajuru, facilitando o acesso ao lado continental do município, inclusive à Estação do Sal, ramal da Estrada de Ferro Maricá que havia sido inaugurada em 1937 e que se encontrava-se do lado de lá da ponte. Nesse sentido o projeto dos irmãos Coimbra Bueno se soma a uma expansão que, em moldes bem mais tímidos, já havia se iniciado.

Outro aspecto importante é a abordagem do projeto em relação a utilização/preservação de áreas naturais. Barreto Júnior (2013) salienta a importância do projeto e ressalta a existência da preocupação dos proponentes em relação a esses aspectos, o que, naquela época, não era comum em projetos semelhantes. O autor ressalta como, no trabalho dos irmãos Coimbra Bueno, embora houvesse a intenção de espriar a cidade, estava presente o respeito em relação aos aspectos ambientais:

Faz-se notar extrema sensibilidade de Bueno às nuances naturais da cidade de Cabo Frio, prevendo, por exemplo, a manutenção do cordão de dunas e um anel viário “concebido em Pack Way”, além de tratamento paisagístico abundante às áreas de

remanescentes históricos e os contornos da faixa de areia. Propostas que marcariam decisivamente a paisagem de Cabo Frio. (BARRETO JÚNIOR, 2013: p. 4)

Um rápido olhar sobre a cidade de Cabo Frio no período, evidencia que, mesmo com as recentes alterações sofridas, a cidade continuava a ser, basicamente, um local com intensa vegetação primária de restinga, na sua maior parte, intocada. O plano dos irmãos Coimbra Bueno buscava, assim, uma transformação profunda em uma cidade que, até aquele momento, pouco tinha se modificado fisicamente.

O Canal do Itajuru, até então, mantinha-se como principal vetor de desenvolvimento urbano em função do consistente crescimento da indústria salineira cujo incremento passou a contar com o apoio do recém-criado Instituto Nacional do Sal – INS em 1940 e pelo fato de a cidade não oferecer, naquele momento, outros espaços que despertassem interesses econômicos que justificassem a sua ocupação.

Aí reside uma das principais mudanças propostas pelo plano dos irmãos Coimbra para Cabo Frio: ele propunha uma aproximação com o mar, algo que, até então, não existia nem física nem culturalmente. Assim, a construção de equipamentos turísticos como hotel, piscina e mesmo o acesso à orla através de arruamento, facilitaria o contato com o mar e traria mudanças de várias naturezas para a cidade.

Vale lembrar que a utilização da praia como espaço de lazer era algo ainda bem recente e as demandas da população local estavam voltadas para a atividade salineira e acessórias que moviam a economia da cidade e que se davam, em grande parte, na região do Porto da Passagem³, de onde chegavam e saíam os mais variados produtos que a cidade produzia e consumia. Segundo Christovão, as características físicas da cidade foram mantidas até a década de 1950, quando grandes alterações passaram, então, a ser feitas:

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. [...] Estando ambas – o sal e a pesca – ligadas à própria formação da cidade, acabavam sendo, em certa medida, elas mesmas a medida da cidade. (CHRISTOVÃO, 2011: p. 12)

Assim sendo, esse foi o primeiro momento em que se institucionalizou a intervenção do Estado no turismo cabofriense, por meio de um projeto de urbanização turística que propunha a

³ A exceção era a produção de sal da Companhia Salinas Perynas que desde 1929 escoava seus produtos pelo porto do Forno na praia dos Anjos em Arraial do Cabo.

mudar profundamente a configuração socioespacial da cidade.

Evidentemente, não é possível mensurar que impactos haveria, caso a implantação de um plano da dimensão do proposto pelos Irmãos Coimbra Bueno tivesse sido efetivado. Impactos, de fato, só passaram a ocorrer e a serem sentidos muito mais tarde quando as mudanças na cidade passaram a ser mais constantes e não necessariamente, a partir de um plano específico. O distanciamento da região central experimentado por aqueles com menos recursos financeiros, bem como os impactos ambientais acarretados a partir da destruição de áreas naturais até então preservadas, são aspectos que só viriam a ser sentidos a partir do final da década de 1960.

Subjacentes a tudo isso, as mudanças socioculturais advindas da transformação de uma pequena vila de pescadores em um balneário turístico alteravam de forma significativa o ritmo de vida e a percepção do espaço. Mesmo que o projeto dos irmãos Coimbra, parte do ambicioso plano de urbanização das cidades fluminenses, não viesse a ser implantado na íntegra, como de fato não foi, a cidade passou, pela primeira vez, a se perceber e a ser percebida, sob outra ótica.

Dessa forma, o Plano Amaral Peixoto de Urbanização das Cidades Fluminenses, que tinha no seu escopo duas possibilidades de matriz de desenvolvimento, deu-se em Cabo Frio em função das belezas naturais da cidade, sob a influência da construção da ideia de vocação turística do Brasil, ainda em gestação, mas baseada no mito fundador que tinha a natureza como principal pilar, e o uso da paisagem como principal atrativo.

Não há dúvida que a indústria turística será, um dia, estabelecida no Brasil. Ainda que não possamos competir com outros centros em história, em encantos metropolitanos, em grandes altitudes, em artes, temos certas reservas especiais para o dia em que nos dispusermos a colocar decididamente a questão: a jungle e as praias. E praias lindas, maravilhosas há pela toda costa do Brasil. Raríssimas, entretanto, reúnem as virtudes das praias de Cabo Frio. (CORREIO DA MANHÃ, 1956)

Segundo Azevedo (2012), a ausência de execução do plano pode ser atribuída às dificuldades “de abastecimento de água em Cabo Frio, só parcialmente sanada na década de 1980”, o que nos parece ser um argumento insuficiente. As hipóteses que levantamos para a não implementação do projeto incluem, em primeiro lugar, o fato de grande parte da riqueza gerada pela principal atividade econômica – a indústria salineira – permanecer nas mãos dos grandes produtores e das casas atacadistas, sem que fosse revertido de fato para o desenvolvimento urbano do município. Lysia Bernardes, escrevendo em 1957, registra o impacto do turismo e mostra que até então 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 (BERNARDES, 1957: pp. 140-2).

A indústria salineira, que se manteve hegemônica até a década de 1970, não ganharia nada com as mudanças propostas pelo plano Coimbra Bueno, ao contrário. Para a indústria salineira era muito mais interessante adiar ao máximo possível a disputa de territórios na cidade com a nascente atividade turística, sobretudo nas áreas próximas à Lagoa de Araruama e ao Canal do Itajuru. Os espaços que eram importantes para a indústria salineira também o eram para o desenvolvimento do turismo na cidade.

Em segundo lugar, apesar de todos os interesses associados ao projeto, havia, no período em questão, uma crise política e econômica tanto a nível local, quanto a nível nacional e internacional. Entre os anos de 1937 e 1951 a cidade de Cabo Frio teve oito prefeitos, o Brasil viveu os impactos da ascensão e queda do Estado Novo, enquanto boa parte dos recursos nacionais e internacionais eram consumidos pelos esforços ligados à II Guerra Mundial.

É bem verdade que o processo de industrialização do país avançou nesse período, mas até isso apontava no sentido contrário à construção de uma “cidade turística”.

No início da década de 1950 foram construídas as duas primeiras refinarias de sal do país em Cabo Frio – a de Perynas e a da Ponta do Costa. No final da década foi a vez da Álcalis (1958) ser inaugurada no distrito de Arraial do Cabo. Criada por decreto em 1943 a partir da ação direta do recém fundado Instituto Nacional do Sal – INS (1940), a Álcalis consumia grande parte da produção de sal local, tendo ela mesma construído inúmeras salinas para atender a sua própria demanda.

A falta de recursos próprios do município, o crescimento da indústria salineira e o comprometimento de recursos públicos e privados ligados a esforços de Guerra – além do já mencionado histórico problema de abastecimento de água na cidade – são elementos que nos levam a assinalar que houve uma opção por um determinado projeto de desenvolvimento econômico que, naquela ocasião, não foi o turismo.

3. Urbanização de Cabo Frio – Búzios: Projeto MMM Roberto

Em 1956, os irmãos Maurício e Marcelo Roberto, através do escritório MMM Roberto⁴, apresentaram ao então governador Miguel Couto o Plano Diretor de Urbanização para Cabo Frio – Búzios. O projeto foi, segundo matéria da revista *Módulo* (1956), uma iniciativa de proprietários de terras da região que, na ocasião, decidiram elaborar um grande projeto urbanístico ao invés de simplesmente lotear a área. O plano previa um extenso e minucioso trabalho de urbanização no qual a venda de lotes seria a última etapa. A elaboração do Plano contou com a participação de uma equipe

chefiada pelos arquitetos Antonio Dias e Ellida Engert; [e] a colaboração de vários consultores especializados. Paulo Novaes, engenheiro e professor de economia, orientou, concatenou e transformou em diagramas as pesquisas sociológicas, econômicas e de organização do trabalho. O agrônomo Fernando Segadas Vianna, do Museu Nacional, dirigiu os trabalhos de ecologia e o planejamento agrícola. Ascânio Faria, do Departamento de Caça e Pesca, estudou esse setor. Jorge Chmielewski, da Organização Lowndes, traçou o planejamento financeiro. A Secretaria de Agricultura e o Departamento Geográfico do Estado do Rio, particularmente o diretor do último, Dr. Luiz de Souza, prestaram informações utilíssimas. (CORREIO DA MANHÃ, 13/05/1956: p. 14).

O Plano de Urbanização Cabo Frio-Búzios foi apresentado pela revista *Módulo* (1956) como sendo uma iniciativa particular que não necessitaria de auxílio material do governo para sua realização e que proporcionaria ao país a criação de uma moderna cidade balneária, nos moldes da Europa e dos Estados Unidos. A ressalva se dava aos aspectos de uma intervenção do governo que visasse impedir a especulação imobiliária que permitisse a repartição da área em pequenos lotes. Na lógica do plano a especulação estava restrita ao uso de pequenos lotes, as grandes propriedades eram vistas como investimentos que valorizariam o empreendimento e a terra como um todo, não como especulação.

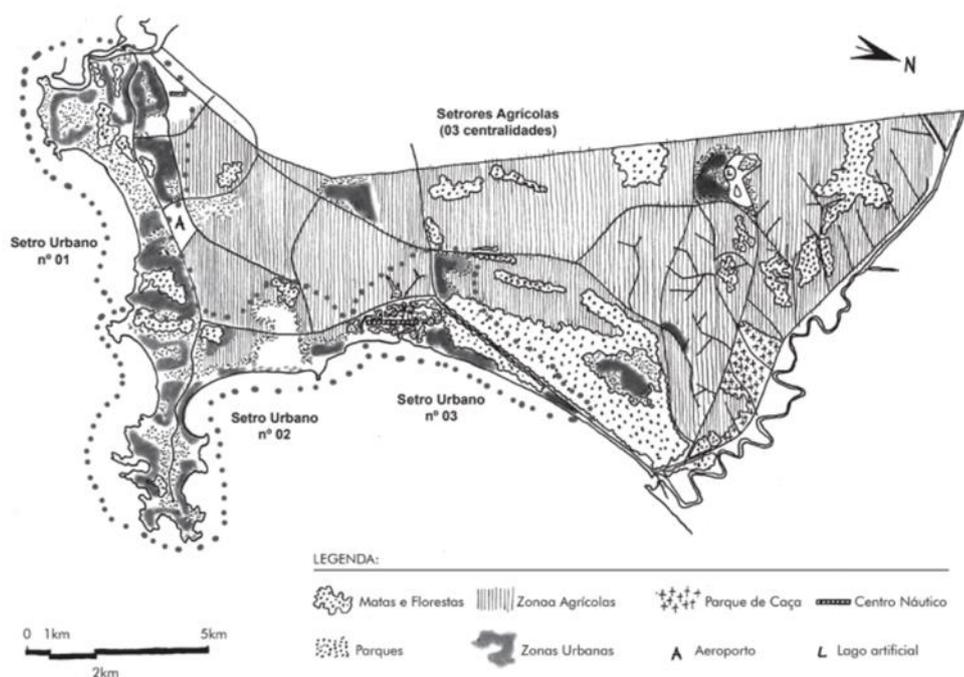
Em 10 de abril 1957, foi realizada na Câmara dos Deputados, no Palácio Tiradentes, uma reunião da Comissão de Inquérito sobre Turismo, para a qual os irmãos Roberto foram chamados a fim de prestar esclarecimentos sobre o Plano de Urbanização, apresentado como o “primeiro planejamento urbanístico de grande envergadura para o turismo no Brasil” (MAURÍCIO, 1957). A sessão que teve a presença de muitos deputados, engenheiros e técnicos da área de turismo e que foi amplamente aplaudida, segundo o jornal, resultou na aprovação da constituição de uma subcomissão para tratar, com urgência, do andamento do plano dos irmãos Roberto junto ao governo do Estado, o que, na prática, não ocorreu.

⁴ Os irmãos Roberto criaram seu escritório de arquitetura em 1935 e passaram a atuar na área do urbanismo a partir de meados da década de 1950, sendo o projeto Cabo Frio/Búzios destaque neste segmento.

Para ser concretizado, o projeto teria, evidentemente, de contar com a aprovação de diversos órgãos, sobretudo porque, assim como o projeto dos Irmãos Coimbra Bueno, previa uma enorme obra de infraestrutura que dependia diretamente da ação estatal. O plano, pretendia assegurar, segundo publicação da revista *Casa & Jardim Arquitetura*:

1. população estável (crescimento previsto), localizada em conjuntos urbanos de composição harmônica,
 2. abastecimento de alimentos pela fixação de áreas de cultivo e pastagens,
 3. existência de atividades econômicas adequadas aos recursos naturais e ao equilíbrio social da região, evitando o desemprego sazonal [algo comum tanto à indústria salineira, quanto ao turismo],
 4. unidades administrativas de dimensões econômicas;
 5. estrutura social e política permitindo a participação ativa da comunidade,
 6. distribuição e equilíbrio das populações fixas e flutuantes,
 7. melhor rendimento para os investimentos previstos.
- (CASA & JARDIM ARQUITETURA, 1973: pp. 124-5)

Figura 3 Zoneamento do plano de urbanização Cabo Frio-Búzios.



Fonte: Ilustração síntese do projeto Cabo Frio-Búzios feito pelo arquiteto Ivo Barreto, tendo por base projeto dos MMM Roberto (1955), publicado na Revista *Módulo* n. 05/1956.

Assim como o plano dos irmãos Coimbra, este também previa o zoneamento da cidade, ou seja, propunha um planejamento urbano, mais integrado. A questão da água, um problema histórico na cidade, também se fazia novamente presente. A esse respeito, Meri Damaceno (1999) fornece uma descrição da situação existente em Cabo Frio em 1950, bem como as soluções

utilizadas pela indústria salineira:

A água de melhor qualidade que chegava até a cidade era proveniente dos navios que aportavam no Porto, no Bairro da Passagem. A atividade deste Porto até meados dos anos de 1950 era intensa [...], os navios que aportavam neste Porto transportavam sal e cal para o Rio de Janeiro, Santa Catarina e Espírito Santo, entre outros portos. Estes navios possuíam um enorme depósito d'água, (...) pela dificuldade de se obter água em quantidade e de boa qualidade em Cabo Frio, esses navios eram abastecidos de água potável no porto do Rio de Janeiro, Praça XV. (DAMACENO, 1999: p.18)

Diante da dificuldade do fornecimento de água, que seria um entrave para a implantação do projeto, como também para o desenvolvimento do turismo, o plano previa uma estrutura de abastecimento de água que, por ser uma obra de infraestrutura de grande monta, não poderia ser realizada por outro ente que não fosse o poder público. Assim, a aprovação pelo governo estadual não era uma mera burocracia, todo o projeto dependia de um aporte significativo de recursos públicos para ser realizado.

Em 15 de dezembro de 1955, o Correio da Manhã, numa pequena nota na coluna Pelos quatro cantos do Rio, chamava a atenção para a importância do plano de urbanização Cabo Frio-Búzios.

Falando em turismo, convém lembrar o ousado e inteligente plano de urbanização de toda a zona do Cabo Frio que vem sendo estudado detalhadamente pelos irmãos Roberto (Marcelo na prancheta e Maurício percorrendo todas as praias europeias), depois de constantes voos em helicóptero pela região. Asseguram os experts que Cabo Frio será transformado na zona balneária de maior interesse turístico (e urbanístico) da América do Sul. (CORREIO DA MANHÃ, 1955, p. 13)

Vale lembrar, como já foi dito anteriormente, que a década de 1950 marcou um novo esforço de industrialização no país, com a chegada, inclusive, de novas fábricas de automóveis⁵ no país. Com isso, o turismo nascente, ainda que promissor, continuaria aguardando a sua vez para obter o apoio necessário e se constituir como vetor de desenvolvimento de destaque no país.

A despeito disso tudo, a análise do plano dos irmãos Roberto evidencia uma série de pontos que podem ser considerados positivos caso viessem a ser implantados: o projeto buscava preservar aspectos relativos à ocupação da cidade, garantir uma população estável em relação aos recursos naturais, assegurar o abastecimento de alimentos pela fixação em terras agrícolas e de pastagens, avaliar a proteção de mananciais e a existência de reservas florestais, além de

⁵ Em 1953 a Volkswagen veio juntou-se às americanas Ford e Chevrolet e à estatal FNM.

atividades econômicas adequadas aos recursos naturais e ao equilíbrio social da região. O plano também pretendia, ainda que de forma elitista, evitar o desmembramento da terra em pequenas parcelas de forma a impedir o desenvolvimento de atividades econômicas com consequências que eram consideradas por eles como perniciosas para a ecologia e para a vida social. A todas essas opções estava subjacente a preservação ambiental e cultural da cidade, mas também a produção de condições objetivas visando aos interesses de um turismo de alto poder aquisitivo. O plano opunha-se a uma lógica de ocupação que, então, já se fazia sentir. Florestan Miranda, em maio de 1956, assim se referiu à ideia que existia como alternativa ao plano dos irmãos Roberto, que fora apresentada por eles em uma reunião convocada para este fim.

[Trata-se de] um plano de loteamento (criminoso - acrescentaram) com centenas de milhares de lotes insignificantes, para serem vendidos em módicas prestações, sem nenhum planejamento racional, pretendendo aglomerar ali cerca de um milhão de pessoas, quando, pelos estudos que apresentavam com bases aprofundadas, Cabo Frio não deveria comportar mais do que 144.000 habitantes. (MIRANDA, 1956)

Segundo outro observador:

A fúria insaciável dos loteamentos ameaça destruir Cabo Frio, em vez de transformá-lo em uma magnífica estação balneária e de turismo, conforme o belo projeto dos irmãos Roberto, apresentado ao governador Miguel Couto Filho. Triste destino sombrio! Provocado pelo diabo! Com o mais frio menoscabo por todo Estado do Rio! Pretende a ambição dar cabo de Cabo Frio. (CORREIO DA MANHÃ, 1956: p. 3)

Florestan Miranda afirmou, ainda, na mesma nota citada acima, que se permitiu observar que o embaixador americano, Edwin Morgan, aconselhara Carlos Guinle, 30 anos antes (portanto, ainda na década de 1920), “a adquirir terras em Araruama e Cabo Frio, lugares – dizia ele – fadados a um futuro que pouca gente poderia prever, o que se confirma pelo entusiasmo que agora desperta aquele privilegiado pedaço de terra”. Jayme Maurício, na sua coluna Itinerário das artes plásticas do dia 13 de maio de 1956, no Correio da Manhã, festejava o projeto dos Irmãos Roberto:

Finalmente, uma reação! Os irmãos Roberto tentam salvar Cabo Frio da especulação imobiliária. A importância de um plano que honra a cultura brasileira, busca salvar uma das mais belas regiões do país das mãos gananciosas e sem escrúpulos dos retalhadores de terras e destruidores das belezas naturais – do governador Miguel Couto dependerá a transformação do Cabo Frio na zona de maior turismo da América do Sul – uma lição objetiva de urbanismo para aqueles que se atiram, arbitrariamente, aos novos e revoltantes traçados de cidade nova. (MAURÍCIO, 1956)

O plano contava com ampla aprovação dos profissionais da área, das classes mais abastadas economicamente e, conseqüentemente, influência política; o que lhe garantiu um

grande apoio da mídia. Estava, então, dada aos irmãos Roberto a tarefa de “salvar Cabo Frio”.

A questão que se coloca é: estavam os irmãos Roberto salvando a cidade de quem? Essa não é uma pergunta fácil de se responder. A tentação de afirmar que o projeto era uma aberração elitista esbarra nas propostas existentes para a população local. Há uma singularidade no plano dos irmãos Roberto, pois, embora o seu objeto fosse o turismo de alto poder aquisitivo, a proteção e valorização da produção agrícola da região foi ressaltada em diversos momentos, assim como havia uma preocupação com que o turismo não fosse a única fonte econômica da cidade, garantindo a “existência de atividades econômicas adequadas aos recursos naturais e ao equilíbrio social da região, evitando o desemprego sazonal” típico da atividade salineira.

Dessa forma, o Projeto de Urbanização de Cabo Frio-Búzios tratava o turismo como importante vetor econômico, ao mesmo tempo em que se apresentava como responsável em relação aos prestadores de serviço turísticos, que poderiam ter outra fonte de trabalho, para que não sofressem com a sazonalidade. A população ativa seria dividida em 14.400 empregos permanentes nas áreas de pesca, indústria, comércio e serviços para famílias, além de tarefas agrícolas; 9.600 empregos com alternância entre as ocupações de serviços e comércio para a população flutuante, indústria e ocupações domésticas, emprego para atender à população veranista e ocupações para o período de inverno.

O plano tocava em questões que eram caras à população local, como educação, saúde e lazer, além de propor uma cidade que não estivesse voltada apenas para o visitante, o que merece destaque. Em geral, o autóctone participa do processo de turismo apenas como prestador de serviços, não podendo usufruir daquela cidade nem para o lazer, nem mesmo para moradia que, via de regra, fica à margem, haja vista as terras para uso turístico serem mais valorizadas, e conseqüentemente o morador e suas atividades tradicionais acabarem se deslocando para áreas mais distantes.

Em 1973 o arquiteto J. Cláudio Gomes, na revista *Casa & Jardim Arquitetura*, analisa uma série de projetos turísticos sob a ótica do usuário. Gomes apontava os problemas nos projetos cuja preocupação era apenas a atividade turística. A exceção a esse tipo de visão sobre o turismo era, segundo o autor, exatamente o plano dos irmãos Roberto que ele então analisava quase 20 anos após ter sido proposto e não implementado.

Sob este ponto de vista, alguns dos projetos analisados (os da Praia da Barra, em Ubatuba, e do Clube Santa Mônica, no litoral Paranaense, ambo de iniciativa privada) são intrinsecamente negativos, na medida em que não só contribuirão para a formação

de núcleos subocupados nas épocas entre temporadas, como principalmente pelo caráter segregacionista e classista que expressam na sua organização social e econômica exclusivista de certo tipo de usuário. A unidade exclusivamente de turismo é uma conceituação de lazer segregacionista que não se pode admitir. Neste sentido, o projeto Cabo Frio-Búzios é verdadeiramente exemplar pela preocupação demonstrada em balancear equilibradamente atividades ligadas à população fixa, com aquelas voltadas para o atendimento da população turística flutuante. (GOMES, 1973: p. 132)

Em tese, não se tratava, como já foi dito, apenas de um empreendimento turístico, mas de algo mais amplo, que se propunha pensar a cidade em sua totalidade ou, ao menos, propor soluções para diferentes aspectos da vida de seus cidadãos. O projeto tinha como pretensão definir o ordenamento urbano, indicando, inclusive, quantidade de escolas, hotéis, hospitais, unidades de habitação, bares, restaurantes etc. Entre outras coisas o plano propunha

- 1 - correção da população das unidades urbanas, onde a área e densidade variam em função da atividade econômica ou social, consequência da sua localização relativa na região;
- 2 - características das unidades urbanas constituídas como organismo total, composto de superbloco (sic!) e unidades de vizinhança, limitado em área e volume com perímetro definido, permitindo o controle de seu crescimento, compreendendo em diversos casos unidades secundárias de subordinação indiscutível;
- 3 - cada unidade urbana envolve área de habitação e trabalho, centro de compras e diversões, instalações culturais e assistenciais, atrações naturais e arquitetônicas;
- 4 - dezessete unidades urbanas estão reunidas em três federações (litorâneas) e três centros de agricultura (interioranas). (GOMES, 1973:, 125)

Talvez a questão que se deva colocar sobre o projeto dos irmãos Roberto em relação à cidade não seja “De quem eles queriam salvar a cidade?”, mas “Para quem?”.

É evidente que havia uma repulsa aos “retalhadores de terra” que estavam preocupados tão somente em construir loteamentos (muitas vezes sem infraestrutura nenhuma) auferindo lucro rápido. Esses loteadores eram vistos como os “algozes” que poderiam transformar a cidade de forma indesejada, atraindo um número de pessoas maior que o suportável, dadas as fragilidades dos serviços urbanos naquele período.

A essa altura, como já foi dito aqui, parece ser bastante claro, “para quem” a cidade estava sendo salva. Há, no plano, um caráter visivelmente elitista, segundo o qual se queria construir um balneário voltado para uma classe social de alto poder aquisitivo. Buscava-se, com a produção de grandes lotes e de todas as maravilhas que o plano propunha para a cidade, restringir o acesso à terra apenas a uma minoria privilegiada.

Ainda assim, toda a influência dos grupos que apoiavam o projeto dos irmãos Roberto não foi suficiente para a sua implantação. Em última instância, a implementação do projeto

dependia do grupo político liderado pelo governador Miguel Couto.

Na disputa entre o Plano de Urbanização de Cabo Frio e os interesses dos donos de salinas, prevaleceu o segundo. Entre os donos de salinas e grandes comerciantes de sal estava o próprio Miguel Couto, que era dono da maior empresa salineira da região, Perynas. É importante lembrar que os grandes empresários do sal tinham a seu favor o fato de estarem crescendo de forma consistente desde a década de 1940 e com perspectivas muito positivas para a década seguinte, como de fato ocorreu. Além disso, rivalizando com o Plano de Urbanização havia os retalhadores de terra, que demandavam muito menos dos diversos níveis de governo ao mesmo tempo que diminuía a pressão social causada pelo aumento significativo do afluxo de pessoas a partir do final da década de 1950 (CHRISTOVÃO, 2020). A chegada de pessoas atraídas pela inauguração da Álcalis e pelo turismo nascente proporcionava o acesso à cidade a um número muito maior de pessoas, ainda que com menor poder aquisitivo.

O Plano de Urbanização dos Irmãos Roberto (1955), proposto uma década depois do primeiro projeto pensado para a cidade pelos Irmãos Coimbra-Bueno, contemplava, sobretudo, os interesses de uma elite carioca que “(re)descobriu”⁶ Cabo Frio para realizar pesca esportiva e demais atividades náuticas e praianas, primeiros movimentos para o turismo local. Foi a presença desse grupo, que sofria com a carência de infraestrutura de serviços na região, que incentivou a criação de projetos que atendessem suas exigências na ainda pequena e frágil Cabo Frio.

Em ambos os projetos o protagonismo do turismo estava associado a uma grande proposta de urbanização da cidade, o que acabou não ocorrendo. O turismo acabaria por se impor e se consolidar como atividade hegemônica apenas a partir da década de 1970 com o declínio da indústria salineira. É a partir daí que, apesar da falta de estrutura, sem um planejamento tão detalhado e com propostas bem mais tímidas e objetivos bem diferentes daqueles pensados inicialmente para uma elite econômica, que o turismo se estabeleceu.

Sem o apoio político necessário, o plano elaborado pelos Irmãos Roberto ficou restrito às terras do grupo que teve a iniciativa de propor o projeto e teve um desenvolvimento bem mais restrito do que o plano original. A parte do projeto dos irmãos Roberto que dizia respeito ao loteamento de Monte Alegre, ainda que longe da praia e do Centro, previa a ocupação de uma enorme área de terra, com a construção de um centro turístico e balneário planejado, composto de lotes residenciais e comerciais, chácaras e sítios. Tal produto foi objeto de grande divulgação,

⁶ “Cabo Frio redescoberto”, esse era o título da chamada de capa da revista O Cruzeiro de 26 de março de 1955.

aparecendo, entre os meses de agosto e setembro de 1957, em vários periódicos do Estado. O que resultou de tudo isso foram dois loteamentos, em 1950 e 1980, gerando os bairros populares Monte Alegre I e II. Diferentemente do que havia sido idealizado para o local – sua transformação em um centro turístico – o que ocorreu foi o que o próprio escritório responsável havia previsto: os lotes foram fatiados e ocupados de forma irregular, sem estrutura para atender à população em termos de serviços urbanos.

4. Considerações finais

Os dois planos pensados para Cabo Frio nas décadas de 1940 e 1950 aqui analisados tiveram o turismo pensado como vetor de desenvolvimento a partir de uma mega proposta de urbanização. Sem possibilidade de investimentos, quer do setor público, quer do privado, os megaprojetos não foram implantados. Como demonstrado aqui, as intenções e os obstáculos foram vários e a não implementação de tais projetos deixou claro o nível de complexidade existente mesmo quando interesses econômicos poderosos buscavam parecer simples a sua execução.

Ambos os planos tinham aspectos que são fundamentais para nossa reflexão. Em primeiro lugar, a participação da iniciativa privada como o principal agente proponente dos projetos. Donos da terra, viram o turismo como mecanismo de desenvolvimento urbano, de lucro e de salvação para seus próprios empreendimentos e como alternativa às atividades econômicas tradicionais da região. Se num primeiro momento o turismo incipiente convivia com a atividade salineira utilizando-se desta, inclusive, como propaganda para seus objetivos, os megaprojetos deixavam claro que o turismo como vetor econômico ia além das atividades existentes até então. Além de proporem grandes intervenções na estrutura urbana e fundiária da cidade, os planos têm em comum a manutenção do foco em um turismo de “sol e praia”.

A solução de antigos problemas, como o abastecimento de água ou o acesso à cidade, não foi suficiente para viabilizar os megaprojetos que pretendiam fazer de Cabo Frio um destino para pessoas de uma classe econômica privilegiada. Nascido num momento em que o vetor de desenvolvimento era a industrialização e cujo concorrente local e direto – a indústria salineira – apresentava crescimento acelerado e forte apoio político, coube ao turismo cabofriense aguardar a sua vez e se estabelecer num cenário bem distinto daquele que existia quando os megaprojetos foram propostos.

Referências

- AZEVEDO, Marlice N. S. O espaço fluminense e a intervenção urbana no Estado Novo. In: REZENDE, Vera F. (Org.) *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: EdUff/Intertexto, 2012, p. 177-96.
- BARRETO JÚNIOR, Ivo Matos. Do monumento ao documento: valores e lacunas do Conjunto Paisagístico de Cabo Frio/RJ. *Anais do Encontro Nacional da Anpur*, 2013. Disponível em: <<http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4566/4435>>. Acesso em: 06 ago. 2021.
- BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. *Planície Litorânea e Zona Canavieira do Estado do Rio de Janeiro - Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1957*
- CASA & JARDIM ARQUITETURA. *Revista de Arquitetura, Planejamento e Construção*, Rio de Janeiro, ano I, 1973.
- CHRISTOVÃO, João H. de O. *Do sal ao Sol: a construção social da imagem do turismo em Cabo Frio*. Dissertação (Mestrado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 2011.
- _____. *A gênese do turismo em Cabo Frio, ou de como o Sol se sobrepôs ao sal*. In: CASTRO, Celso et al. *História do turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.
- _____. *Trabalhadores do sal: organização sindical e lutas sociais nas salinas cabo-frienses - 1940/1974*. Tese de doutorado - CPDOC/FGV, Rio de Janeiro, 2020
- CORREIO DA MANHÃ. Coluna Pelos Quatro Cantos do Rio, 15 dez. 1955, p.13.
- CUNHA, Marcio Werneck da. LEITE, Penha da Silva. *A Cidade de Cabo Frio entre 1615 e 1696 in Estudo de Rerratificação do Conjunto Paisagístico de Cabo Frio*. Cabo Frio: IPHAN, 1989.
- DAMACENO, Meri. *Água, seu curso na história (Cabo Frio, Arraial do Cabo, Armação dos Búzios, São Pedro da Aldeia e Iguaba Grande)*. Cabo Frio: Ed Região, 1999.
- GOMES, J. Cláudio. *Turismo e tempo livre*. Casa & Jardim Arquitetura - Revista de Arquitetura, Planejamento e Construção, Rio de Janeiro, ano I, 1973.
- JORNAL DO BRASIL. *Paisagem não basta*. Rio de Janeiro, 9 ago. 1942.
- LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.
- MACEDO, Karla Maria Rios de. *O desenvolvimento do turismo em diferentes contextos: o caso das cidades de Cabo Frio/Brasil e Ílhavo/Portugal*. (Tese de Doutorado). Niterói: Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo/UFF, 2020.

MACHADO, Marcello de Barros Tomé. A formação do espaço turístico do Rio de Janeiro. In: BARTHOLO, R.; DELAMARO, M.; BADIN, L. (Orgs.). Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Garamond, 2005, p. 44-80.

MAURICIO, Jayme. Coluna Itinerário das Artes Plásticas. Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 13 maio 1957.

MIRANDA, Florestan de. Cabo Frio. Correio da Manhã, Rio de Janeiro, p. 3, 18 maio 1956.

MÓDULO. Revista de Arquitetura e Artes Plásticas, setembro de 1956: ano 2, n. 5.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem pelo Distrito dos Diamantes e litoral do Brasil. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; Ed. Da Universidade de São Paulo, 1974. (pp. 165-7)

Sobre os autores:

Karla Maria Rios Macêdo: Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense (2020), Mestra em Sistemas de Gestão pela Universidade Federal Fluminense (2013), MBA em Gestão estratégica em Negócios pelo Centro Universitário UNA (2006), Bacharel em Turismo pelo Centro Universitário de Formiga/MG (2001). Atualmente é Professora no Instituto Federal Fluminense – IFF/campus Cabo Frio. Realiza Pesquisa na área de História das Cidades e do Urbanismo, atuando principalmente nos seguintes temas: Urbanização para fins turísticos, Turismo em Cabo Frio, Trabalhadores do turismo. Atualmente é líder do Núcleo de Pesquisa Centro Interdisciplinares em Alimentação e Hospitalidade.

Joao Henrique Oliveira Christovão: Historiador graduado pela Universidade Federal Fluminense. Pós-graduação Lato-Sensu em Brasil República pela Universidade Federal Fluminense. Mestre em História pelo Programa de Pós-graduação em História Social da FFP/UERJ (2011). Doutor em História pelo Programa de pós-graduação em História Política e Bens Culturais PPHPBC/CPDOC-FGV

Artigo recebido para publicação em: 23 de abril de 2023.

Artigo aprovado para publicação em: 29 de agosto de 2023

Como citar:

MACÊDO, Karla Maria Rios; CHRISTOVÃO, Joao Henrique Oliveira. Planos de urbanização turística para Cabo Frio nos anos de 1940 e 1950. *Revista Transversos*. Dossiê: Por uma História do Turismo: Atividade e fenômeno turístico em perspectiva histórica. Rio de Janeiro, n.º. 28, 2023. pp. 96-116. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/transversos/article/view/75204>. ISSN 2179-7528. DOI: 10.12957/transversos.2023.75204

