

A PRIVATIZAÇÃO VAI À PRAIA: Considerações sobre a expansão da lógica de produção exclusivista do turismo no litoral sul flu- minense

Rodrigo dos Santos
Borgesⁱ

Doutorando em Geografia –
PPGEO UERJ
Professor EBTT – Geogra-
fia/Meio Ambiente do Instituto
Federal de Educação, Ciência e
Tecnologia do Rio de Janeiro -
IFRJ

Resumo

Resorts, complexos turísticos e residenciais, condomínios privativos, além de praias e ilhas privadas, fazem parte do cenário das cidades da Costa Verde, região turística do litoral sul fluminense. A construção dos chamados *paraísos turísticos* valoriza não somente a beleza das paisagens, como também um modelo de organização espacial que reduz a dimensão pública dele. Considerando a metropolização como um transbordamento das práticas espaciais e valores culturais típicos da metrópole para o conjunto da sociedade, podemos considerar a valorização das áreas turísticas de acesso restrito uma vertente desse processo, que replica em espaços diversos o modelo privatista da cidade contemporânea. Por mais que o discurso associado à promoção do turismo seja o de “*fuga da realidade*” exaustiva do cotidiano das cidades, na prática o que ocorre é um modelo de organização espacial que replica, nas áreas turísticas, os modelos metropolitanos baseados no enclausuramento das pessoas, seja em sua residência, nos condomínios murados e vigiados, seja nos condomínios de segunda residência, resorts e complexos turísticos. No caso específico das praias e áreas insulares, o processo de privatização é grave por se tratar de espaços públicos por excelência, garantidos por legislação nacional. Os interesses dos grandes grupos imobiliários promoveram, na Costa Verde Fluminense, um modelo de organização turística que condiciona o acesso a espaços públicos de lazer, como as praias e ilhas ao fator renda. Por mais que o discurso oficial geralmente aponte para os supostos benefícios dos grandes empreendimentos imobiliários e turísticos, há no cotidiano desses lugares movimentos de resistência que lutam pela consolidação e manutenção das praias como espaços públicos de acesso irrestrito.

Palavras-chave: Turismo, Privatização, Praias, Metropolização do espaço, Urbanização turística, Litoral Sul Fluminense.

ⁱ *Endereço institucional:*

Instituto Federal de Educação,
Ciência e Tecnologia do Rio de
Janeiro – Campus Engenheiro
Paulo de Frontin. Endereço: Av.
Maria Luíza – S/N. Sacra Família
do Tinguá, Engenheiro Paulo de
Frontin, RJ - CEP: 26.660-000

Endereço eletrônico:

rodrigogeouerj@gmail.com

PRIVATIZATION GOES TO THE BEACH: CONSIDERATIONS ABOUT THE EXPANSION OF THE EXCLUSIONARY PRODUCTION LOGIC OF TOURISM ON THE SOUTHERN COAST OF THE STATE OF RIO DE JANEIRO

Abstract

Resorts, tourist and residential complexes, private condominiums, in addition to beaches and private islands, are part of the scenery of the cities of the Costa Verde, a tourist region on the south coast of the state of Rio de Janeiro. The construction of these so-called *tourist paradises* values not only the beauty of the landscapes, but also a model of spatial organization that reduces its public dimension. If we consider metropolization as an overflow of the spatial practices and cultural values typical of the metropolis to society as a whole, then we can consider the increased appreciation of tourist areas with restricted access as an aspect of this process, replicating the privatistic model of the contemporary city in other spaces. Despite the discourse that associates the promotion of tourism with an "escape from the reality" of the exhaustive daily life of cities, in practice a spatial organization model is replicated in the tourist areas mirroring the metropolitan models based on the enclosure of people, whether it is in their residences, in walled and guarded condominiums, or in second residence condominiums, resorts and tourist complexes. In the specific case of beaches and island areas, the privatization process is serious because these are public spaces par excellence, guaranteed by national legislation. The interests of large real estate groups have promoted a tourism organization model in the Costa Verde of the state of Rio de Janeiro that conditions access to public leisure spaces, such as beaches and islands, to the factor income. As much as the official discourse generally points to the supposed benefits of large real estate and tourism ventures, the daily life of these places still has movements of resistance that struggle for the consolidation and maintenance of beaches as public spaces with unrestricted access.

Keywords: Tourism. Privatization. Beaches. Metropolization of Space. Tourism Urbanization. South Coast of Rio de Janeiro.

Introdução

As praias são bens públicos de uso comum do povo, sendo assegurado, sempre, livre e franco acesso a elas e ao mar, em qualquer direção e sentido, ressalvados os trechos considerados de interesse de segurança nacional ou incluídos em áreas protegidas por legislação específica.

Lei nº 7.661/88, que institui o Plano nacional de Gerenciamento Costeiro.

As praias brasileiras, enquanto patrimônios da União assegurados pela Constituição Federal, configuram-se como bens públicos de uso comum do povo (BRASIL, 1988). Isso significa dizer que não existem praias privadas no país (FARHAT, 1996). Ao determinar esse estatuto legal, o Estado brasileiro assume oficialmente não ser legalmente possível urbanizar ou fazer qualquer outro uso do solo que restrinja, impeça ou dificulte o acesso ao litoral.

Se o acesso às praias é sempre livre e franco, em qualquer direção e sentido (BRASIL, 1988; 2004), configurando-se ilegais as estratégias de contenção, impecílios ou estorvos contra a acessibilidade do litoral, praticada por **qualquer pessoa** (FARHAT, 1996), como explicar as extensas áreas litorâneas inacessíveis à coletividade, em diversas partes do Brasil?

É justamente a teórica incongruência entre o caráter público das áreas de orla (legalmente estabelecida como áreas de fruição coletiva) e os processos de privatização tão presentes no litoral brasileiro que nos motivou a pensar em um movimento de ida à praia do privatismo¹, como forma de provocação, e também de crítica, à modelagem contemporânea de desenvolvimento urbano, pautado pela negação do público, ou mesmo na produção laboratorial do espaço coletivo.

Essa oposição entre a natureza juridicamente pública e acessível das praias e os diversos casos de cerceamento ao seu uso irrestrito, calcados em uma organiza-

¹ Ainda que possa parecer uma simples cópia da obra “A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil”, desenvolvida por Alexandre Queiroz Pereira (2014), o nome do artigo foi proposto sem o conhecimento prévio do livro citado.

ção espacial privatista que marca extensas áreas litorâneas do sul fluminense, levou-nos à tentativa de compreender as categorias analíticas e os processos sociais que sustentam esse fenômeno.

A lógica de construção da análise assenta-se na concepção de que não seria possível compreender a atual organização espacial do recorte estabelecido, desconsiderando os nexos transescalares que existem entre as formas materializadas na paisagem dos municípios litorâneos do sul fluminense e a própria característica da sociedade que as sustentam.

A forma estabelecida para o desenvolvimento da proposta baseou-se em uma reflexão teórica pautada em revisão bibliográfica e documental, objetivando compreender como as áreas litorâneas do Sul Fluminense integram-se à dinâmica de espacialização da sociedade contemporânea.

Para tanto, iremos nos utilizar de uma análise centrada na metropolização do espaço enquanto fenômeno capaz de explicar a multidimensionalidade da questão associada à privatização de áreas públicas, que, se, por um lado, encontra referência no próprio processo de evolução contemporânea da urbanização, por outro, especialmente em uma área destinada ao lazer dos grupos abastados, reforça a construção de um país calcado em níveis diversos de cidadania associados ao poder econômico e social das populações.

Metropolização e turismo

A relação entre o processo de metropolização e sua ligação com o turismo não pode ser considerada uma proposta inédita de análise do desenvolvimento espacial contemporâneo. Tecer tal afirmação não significa reduzir a importância desta análise uma vez que o viés dado entre as pesquisas na referida temática pode resultar em análises com características distintas.

Em boa parte dos estudos avaliados com a perspectiva de análise do desenvolvimento do turismo relacionando-o à metropolização, considera-se tal fenômeno enquanto um processo de evolução e expansão da metrópole, até certo ponto metódico, dos limites físicos da metrópole ou região metropolitana adjacente ao dito nú-

cleo urbano principal. Percebemos que essa forma de estruturar a análise culmina com a percepção de metropolização sob o viés da [de]marcação.

Longe de desautorizar tais propostas, pretendemos estudar o fenômeno partindo de uma concepção de metropolização em sentido amplo, sob a lógica da transcendência das características metropolitanas a todo o espaço, em que os hábitos culturais e os valores urbanos típicos da metrópole se difundem para além dela (FERREIRA, 2014).

O turismo, fenômeno marcante na sociedade contemporânea, é obviamente afetado por essa lógica, não apenas por serem as tradicionais áreas metropolitanas as grandes emissoras de turistas, mas também por reproduzirem nas áreas de consumo turístico os modelos de organização espacial oriundos da metrópole.

Geralmente chamado de urbanização turística, o processo de evolução das cidades intimamente vinculadas ao turismo é fenômeno comum, ao menos desde os anos 1980. Mesmo admitindo os avanços que implicam reconhecer a importância do turismo no fenômeno urbano da atualidade, optamos por trabalhar com uma análise que prime por avaliá-lo enquanto uma das diversas dimensões da urbanização contemporânea, que tem como catalisador a metropolização do espaço.

Compreendemos que esse caminho de análise nos permite ter uma visão mais ampla do processo, afinal estamos concebendo a organização espacial do turismo contemporâneo como um típico processo de espraiamento da lógica privatista observado na metrópole contemporânea. Estabelecemos como ponto central da análise ver o turismo como parte de um processo maior, propondo entendê-lo sob uma perspectiva diversa daquela centrada apenas nele.

Urbanização turística ou dimensão turística da urbanização?

O turismo moderno é um fenômeno essencialmente urbano e, desde meados do século XX, é considerado um dos elementos mais relevantes para a compreensão da evolução do processo de urbanização. “Este argumento se sustenta no fato de que a cidade constitui não somente o principal centro de emissão de turistas, como também um importante centro de recepção” (PAIVA, 2013, p. 136). A análise do tu-

rismo enquanto elemento dinamizador da urbanização ou mesmo indutor dela ganhou impulso com a proposta de estudar o processo pelo viés da urbanização turística.

O termo, cunhado pelo australiano Mullins (1991), foi proposto para apresentar um modelo específico de desenvolvimento urbano: aquele que foi/é reflexo direto da espacialização da atividade turística. Para trabalhar com esse tipo de urbanização, o autor buscou apresentar elementos que diferenciassse a cidade resultante da urbanização tradicional daquelas onde o turismo se fez presente como elemento central em seu desenvolvimento.

Ao avaliarmos de forma simplória o conceito de urbanização turística, popularizado por Mullins (1991), veremos nesse (apesar de sua tentativa de apresentar elementos identificadores de um tipo específico de organização espacial urbana, aqueles resultantes do turismo como ponto central no desenvolvimento urbano) algumas características que podem ser identificáveis no processo global de urbanização contemporânea, vista neste estudo sob a ótica da metropolização do espaço. Tal observação já havia sido feita por Luchiari (2000), que percebeu na organização territorial dos lugares turísticos a reprodução de atributos valorizados nos centros urbanos emissores. Mascarenhas (2004), ao trabalhar com o conceito para compreender o turismo em território fluminense, examinou o processo de urbanização turística no interior do fenômeno de dissolução da metrópole.

Analisando mais detidamente as características avaliadas enquanto inerentes à urbanização turística, poderemos perceber que algumas delas não podem ser entendidas como fruto ou mesmo especificidades das chamadas cidades turísticas, tendo sua ocorrência visivelmente associada ao processo de urbanização contemporânea. O próprio Mullins faz sua análise aceitando que o processo de urbanização sofre uma metamorfose importante após a década de 1970. Nesse período, o autor identifica o início do processo de desenvolvimento da urbanização de perfil pós-moderno, em que a cidade industrial cede espaço para outras atividades que passam a ser o centro da expansão da lógica urbana regida agora pelos serviços. Apesar dessa constatação, parece-nos que a oposição proposta pelo autor entre a cidade calcada na produção industrial e a pós-moderna não é clara ao apontar quais elementos

da cidade contemporânea a urbanização turística incorpora, o que nos dá a sensação de que

[...] o sentido de “urbanização turística” conota uma ideia de produção e consumo do espaço com finalidades essencial e exclusivamente turísticas, relegando a um segundo plano os impactos da atividade turística na produção e consumo do espaço nas cidades tradicionais já consolidadas, bem como a incidência e coexistência de outras práticas socioespaciais atuando em conjunto com o turismo no processo de urbanização (PAIVA, 2013, p. 138).

A constatação de que a urbanização turística se diferencia daquela tradicional por conta de sua vinculação ao consumo e não a produção, estando submetida não à lógica industrial característica da chamada urbanização tradicional, foi atestada como central para compreendermos a urbanização turística por diversos autores que trabalharam com o conceito. Tais pesquisadores, inspirados na diferenciação espaço/temporal proposta por Mullins, que inseriu a cidade turística no interior da evolução pós-moderna da urbanização, viram a cidade turística funcional e estruturalmente diferente de uma cidade convencional (CLAVÉ, 1998), geralmente vinculada a uma economia urbana mais voltada ao consumo do que à produção (MASCARENHAS, 2004), e mesmo a produção, nesses casos, seria direcionada à produção de bens de consumo turístico (LUCHIARI, 2000).

Compreendemos que a comparação mais adequada para avaliar a real extensão do turismo enquanto promotor de uma forma específica de urbanização seria com a cidade que o próprio Mullins assinalava como fruto de um processo de modificação no perfil social que a pós-modernidade estaria trazendo para o desenvolvimento espacial. É justamente esse o ponto que encontramos para associar o estudo do processo de urbanização sob influência do turismo como parte da lógica geral da urbanização que se modifica nas últimas décadas, a ponto de ser avaliada enquanto um novo ciclo urbano (LEVY, 1997 *apud* LENCIONI, 2013). Esse novo ciclo é justamente caracterizado por ter sua evolução não mais vinculada à lógica espacial da indústria, e sim dos serviços (FERREIRA, 2014), denotando, então, um fenômeno de extensão marcadamente superior àquele identificado enquanto parte específica da urbanização turística. O turismo é, sim, um fenômeno importantíssimo para a consolidação da lógica contemporânea da urbanização centrada no consumo dos servi-

ços, especialmente por conta da quantidade de serviços associados a essa atividade, mas, ainda assim, não deve ser visto como um promotor de urbanização alternativa à lógica geral do fenômeno, e sim parte dela.

Outro elemento constantemente citado enquanto característico da urbanização turística diz respeito à constatação que as cidades turísticas vêm incorporando um novo tipo de relação de trabalho, caracterizada por estratégias de subcontratação, precariedade nas relações de seguridade social, retração da sindicalização e baixas remunerações (MASCARENHAS, 2004). Por mais que os núcleos turísticos tenham de fato incorporado esse perfil, Harvey (2008) apontava essa como uma das características dos empregos provenientes da acumulação flexível. Ao apresentar as consequências da acumulação flexível para o mundo do trabalho, Antunes (2009, p. 55) apresenta um quadro de “desregulamentação enorme dos direitos do trabalho”, com dimensão mundial, que teve como consequências o “[...] aumento da fragmentação no interior da classe trabalhadora: precarização e terceirização da força humana que trabalha: destruição do sindicalismo de classe e sua conversão num sindicalismo dócil”. Mullins (1991) também apontava que o chamado pós-fordismo trouxe à baila um modelo de produção flexível para a cidade turística. O problema é que, mesmo assumindo o fenômeno no interior da sociedade em mutação pelo chamado pós-modernismo, dá-nos a sensação de que os vínculos precários e inseguros são característicos dessa urbanização, quando, na prática, o modelo foi implantado em diversos setores econômicos, não necessariamente somente naqueles vinculados ao turismo, como apontou Antunes (2009) ao registrar que a desregulamentação atingiu progressivamente a indústria e os serviços.

Na prática, muitos dos elementos apresentados como inerentes ao desenvolvimento urbano de teor pós-moderno serão encontrados nas chamadas cidades turísticas que se proliferarão deste período em diante. Boa parte dos elementos que servem para diferenciar a urbanização turística da lógica geral da produção do espaço urbano moderno será encontrada como parte da lógica contemporânea da urbanização, que pode ser associada ao processo de metropolização do espaço. O Quadro 1, inspirado em elementos diferenciadores da urbanização turística propostos por Mullins (1991), Clavé (1998), Luchiari (2000) e Mascarenhas (2004) em contrapo-

sição aos elementos definidores da metropolização do espaço propostos por Lencioni (2013; 2015) e Ferreira (2014; 2016) facilita esse entendimento e aponta didaticamente a convergência entre diversos fatores constituintes dos dois processos, o que nos autorizaria a conceber o desenvolvimento turístico contemporâneo como uma dimensão da metropolização, sua dimensão turística.

Características da urbanização turística	Características da metropolização do espaço
Prevalência do consumo sobre a produção	As mudanças provocadas pela passagem da economia baseada na indústria para aquela ligada aos serviços converteram a cidade em um lugar de consumo antes que de produção.
Postos de trabalho marcadamente precarizados com prevalência da subcontratação, terceirização e temporalidade sazonal.	Período marcado pela busca da máxima flexibilização nas relações de trabalho, com perda progressiva de proteção institucional.
Importância marcante dos símbolos urbanos para a atração dos turistas com valorização estética das cidades turísticas	Os governantes do início do século XXI são geralmente caracterizados pela tentativa de construir marcas para suas cidades.
Estado empreendedor	Período em que muitas cidades buscam seguir parâmetros de uma política do tipo empreendedor.
Cidades marcadas pela gentrificação	O processo de metropolização tem, simultaneamente, levado ao adensamento de determinadas áreas, ao espraiamento da metrópole e às operações urbanas de renovação urbana ou de revitalizações (como preferem alguns), que acabam por gerar forte gentrificação.
Revalorização no uso do solo urbano	O processo de metropolização modifica o mercado de terras, promovendo a valorização do solo integrado a tal lógica que mercantiliza o espaço.

Quadro 1 – Urbanização turística x metropolização do espaço

Fonte: Adaptado de Mullins (1991), Clavé (1998), Luchiari (2000), Mascarenhas (2004), Paiva (2013), Lencioni (2013; 2015) e Ferreira (2014; 2016).

É importante, ainda, que falemos brevemente sobre o termo metropolização turística. Tal expressão, ao menos em contexto nacional, é geralmente utilizada para

abordar o processo de crescimento das metrópoles sob a égide do turismo litorâneo, especialmente no bloco nordeste da costa brasileira. Mesmo reconhecendo que tais avaliações são relevantes, quando falamos em dimensão turística da metropolização, estamos assumindo que nossa proposição difere dessas por nos concentrarmos em avaliar o processo de inserção do turismo e sua evolução sob a égide da metropolização do espaço.

Trabalhar com a dimensão turística da metropolização do espaço nos permite compreender a lógica de dissolução da metrópole, tendo o turismo como um de seus principais vetores. Além desse fator, a estruturação de um estudo que se utiliza da metropolização do espaço enquanto metafenômeno propõe uma outra hierarquização que não aquela centrada na relação núcleo metropolitano e área perimetropolitana. Propondo uma análise com tal perfil, podemos entender que elementos provenientes da lógica contemporânea de urbanização são utilizados, difundidos ou mesmo são trazidos pelo turismo para o centro da produção espacial, considerando que tal atividade é responsável não pela lógica de urbanização contemporânea, mas é promotora da exacerbação desse perfil (PAIVA, 2013) ao incorporar e difundir seus padrões para as áreas voltadas a esse fim.

Encontramos como caminho para desenvolver nosso estudo uma avaliação que contemple fenômenos como a urbanização ou a metropolização turística como parte do processo de metropolização do espaço, aproximando esse de um metafenômeno. Os termos supracitados (urbanização ou metropolização turística) podem levar à compreensão de ser o turismo o processo central da urbanização e/ou metropolização das cidades que possuem preponderância dessa atividade em seu desenvolvimento, como se a análise do turismo como um fim em si mesmo fosse suficientemente satisfatória para avaliarmos o complexo processo de urbanização contemporâneo. Conclusão semelhante foi trazida por Paiva (2013, p. 140) ao compreender que “[...] a urbanização atrelada ao turismo não gera exclusivamente cidades turísticas, mas fragmentos no tecido urbano, voltados para a fluidez da atividade turística [pois] [...], a produção e consumo do ‘espaço turístico’ se inserem na produção do espaço em sua totalidade”.

Por entendermos que o turismo é sim muito relevante para compreender o processo de produção do espaço na atualidade, mas, considerando-o enquanto parte de um processo maior que é multidimensional e transescalar, optamos por utilizar como expressão preferencial para nomear o fenômeno aqui analisado enquanto dimensão turística da urbanização, que, se analisada sob a égide da metropolização do espaço, vista como transbordamento da lógica espacial metropolitana para o conjunto do espaço (FERRERIRA, 2016) (social) e fase posterior do próprio processo de urbanização (LENCIONNI, 2013), iria nos autorizar a tratarmos de uma dimensão turística da metropolização, e não a própria metropolização como a expressão metropolização turística nos sugere inicialmente.

Neste trabalho, vamos tentar apontar como a metropolização é também caracterizada por uma organização espacial privatista, associada à mercantilização total das áreas urbanas. Exatamente por isso, analisaremos a expansão do fenômeno para as áreas turísticas do sul fluminense, pensado em uma lógica privatista de organização social, com suas marcas expressas no espaço.

Metropolização e a lógica privatista

Quais características da metrópole contemporânea vêm se disseminando para o conjunto do espaço a ponto de justificarmos a incorporação da fase atual da urbanização em um fenômeno de metropolização ampliada?

A metropolização em sentido ampliado é um processo que altera as formas espaciais em diversos pontos sob a influência do processo, mas assim o faz por serem essas consequências do próprio movimento da sociedade que as cria, altera ou recria. Segundo Lencioni (2013), trata-se de uma verdadeira metamorfose territorial, pois implica profundas alterações em suas formas, estruturas e natureza. Essa metamorfose ocorre por conta “[...] de uma alteração profunda da cultura mercantil, a qual atinge todas as esferas da vida e incide sobre espaços de toda ordem. Daí, é certo afirmar que os hábitos culturais e os valores urbanos próprios da metrópole se difundem para além dela” (*Ibidem*, p. 24).

Para nós, importa neste artigo uma nova forma de conceber a organização do espaço que tem por consequência a fragmentação dramática do tecido social espacializado. O fenômeno por nós aqui chamado de lógica privatista de organização espacial traduz-se na redução da dimensão pública de espaços de uso comum por meio de estratégias de cerceamento do acesso a diversos espaços que deveriam ser de uso comum. Uma lógica que não pode ser vista de forma desvinculada do movimento geral da sociedade, que passa a valorizar a organização privatista percebida nas áreas destinadas à habitação e ao trabalho no cotidiano das grandes cidades, especialmente das metrópoles e áreas adjacentes.

Os lançamentos imobiliários são produzidos, imaginados e vendidos fazendo uso dessa lógica estratégica. Estilo de vida em condomínios fechados, grandes lançamentos de edifícios empresariais modernos e com sofisticados projetos de vigilância, empreendimentos de lazer programado... tudo isso é introjetado no cotidiano dos moradores das cidades e passam a ser naturalizados (FERREIRA, 2014, p. 2).

A lógica privatista é consequência direta das projeções simbólicas inseridas no desejo coletivo por meio da difusão planejada de elementos positivos associados a esse modo de viver. Davis (2009) aponta que os apelos positivos associados a esse modelo de organização social são apontados como símbolos de prestígio, um privilégio de poder se isolar “[...] em ambientes residenciais, de trabalho, consumo e viagem, em relação a grupos e indivíduos ‘desagradáveis’, ou mesmo à multidão em geral” (p. 236). Se considerarmos que “[...] a cidade é esse estabelecimento humano no qual os estranhos devem provavelmente se encontrar” (SENNET, 2015, n.p.): a metropolização em sua vertente privatista exprime antes a intensificação de uma anticidade² baseada no declínio do público e valorização da sociabilidade controlada em que “[...] forasteiros, desconhecidos, dessemelhantes tornam-se criaturas a serem evitadas; os traços de personalidade compartilhados pela comunidade tornam-se cada vez mais exclusivos” (*ibidem*, 2015, n.p.).

O ordenamento urbano concentrado nos ditames da iniciativa privada, uma das características da anticidade (e também da metropolização do espaço), trabalha com o fato de serem tais espaços “[...] propriedade[s] privada[s] para uso coletivo

² Ver mais em Mumford (1998).

[qu]e enfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade” (CALDEIRA, 2000, p. 158). Esse é um elemento fundamental para a compreensão da lógica privatista, afinal, com a propriedade plenamente privada do espaço, pode-se conceber uma administração totalmente voltada ao único grupo que controla o lugar.

A cidade moderna era relativamente aberta, um palco de convívio e disputas entre diversos grupos sociais com a presença de um Estado eminentemente mediador das diversas relações que ali se estabeleciam. Ainda que geralmente esteja a serviço dos grupos dominantes, as políticas precisavam (ao menos aparentemente) ter um caráter de bem coletivo para o conjunto de uma sociedade heterogênea. Contemporaneamente, maravilhoso é o cenário em que o ente privado reina absoluto, inclusive emulando formas de ação características da administração pública, como no exemplo dos planos diretores que comportam serviços coletivos privatizados ao empreendimento, tais como coleta de lixo, destinação de efluentes e controle ambiental e segurança, como no caso dos Alphaville (Figura 1).



Figura 1 – O plano diretor próprio para a segurança dos “alphavillers”

Fonte: Boa Hora imobiliária – Disponível em: <https://simonebrasilmktdigital.com.br/imoveis/venda/imovel.php?empreendimento=alphaville-mangaratiba-portobello-terrenos-lotes-costa-verde-rj>

Como consequência desse processo, temos a disseminação desse modelo de organização espacial para as áreas de lazer, turismo e veraneio. Luchiari (2000) já havia feito tal aproximação ao trabalhar com as construções do tipo enclaves turísticos. Para determinar o que entendia significar tais formas, a autora aproxima esse conceito ao de enclaves residenciais visto por ela em autores como Davis (2009), que aponta tais formas urbanas como resultado de uma paranoia gerada pela mercantilização da segurança, entregue a grupos privados, que teve como resultado uma demanda suprida pelo perfil de renda de cada um, uma vez que os aparatos de segurança se tornaram um elemento posicional, antes que um direito coletivo. Nesse contexto, o mercado de segurança, torna seu contratante “[...] uma espécie de membro de um enclave residencial rígido ou de um subúrbio restrito” (p. 236), e Caldeira (1997; 2000), pesquisadora que avaliou como enclaves fortificados, os espaços construídos sob a lógica dos entes privados, caracterizando-se pelo fechamento e monitoramento dos espaços destinados ao consumo, residência, lazer e trabalho. Outra inspiração foram as bolhas ambientais propostas por Boorstin (1964, p. 38), justamente para trabalhar com o processo de formação de empreendimentos do tipo “[...] paraíso turístico isolado do meio, cujo exemplo mais significativo [seria] o do Clube Mediterranée”, uma grife de hotelaria transnacional originária da França³. Ao determinar que em ambos os modelos estavam presentes elementos de segregação, a autora se aproxima do que estamos propondo avaliar. A lógica de organização desses enclaves é baseada no mesmo princípio que se difundiu desde meados dos anos 1970 e consolidou-se como o modo preferencial de morar, trabalhar e também de aproveitar os momentos destinados ao turismo, ao veraneio e ao lazer.

O movimento de consolidação dos empreendimentos fechados, que associam as funções de lazer e habitação em áreas adjacentes às regiões metropolitanas foi configurado como um exemplo do modelo contemporâneo de urbanização,

um processo que não está mais restrito à cidade, que extravasa os limites da aglomeração física de edificações, infraestruturas e atividades, de fixos e

³ Atualmente, a empresa, também chamada de Club Med, possui 64 resorts, localizados em todos os continentes, aos quais chama de *Villages*, incluídos neste rol quatro investimentos no Brasil: um no Estado do Rio de Janeiro, o Club Med Rio das Pedras, em Mangaratiba; dois na Bahia, o Club Med Itaparica e o Trancoso; e um em São Paulo, o Club Med Lake Paradise, em Mogi das Cruzes.

fluxos, por meio das diversas práticas, táticas e estratégias dos distintos capitais e do trabalho para garantir sua reprodução (LIMONAD, 2007, p. 33).

Essa dispersão tem como uma das linhas de análise a associação ao processo de metropolização do espaço, que tem como uma de suas características a “[...] difusão dos códigos metropolitanos, num sentido amplo dessa imagem, num espaço muito além dos limites das regiões metropolitanas oficialmente delimitadas” (FERREIRA, 2016, p. 442). Mesmo que de maneira simplificada, consideramos que os termos mencionados mantenham paralelo com o processo de dissolução da metrópole, no sentido da onipresença dessas no conjunto do espaço, conforme apontado por Santos (2008) e avaliado por Mascarenhas (2004) ao trabalhar com a urbanização turística no território fluminense.

O sentido apontado aqui como base da lógica privatista, inicialmente verificada nas grandes áreas metropolitanas e no centro do capitalismo, é parte do processo de disseminação dos códigos sociais vinculados ao mundo contemporâneo que se materializam, para o caso estudado aqui, sob a forma de condomínios fechados e centros empresariais de trabalho nas grandes cidades, tendo seu paralelo na chamada urbanização turística com os resorts, marinas privadas e condomínios de segunda ou terceira residência em locais valorizados para o turismo/veraneio. É ainda importante pontuar que, quando falamos de lógica privatista de organização espacial, buscamos exemplificar a disseminação de um modo de viver, apropriar-se e reproduzir a organização espacial com base na fuga da alteridade proveniente da vida urbana contemporânea.

Ao trabalhar com os condomínios fechados que surgiam em São Paulo, especialmente durante os anos 1980 e 1990, Caldeira os avalia como uma versão residencial de uma categoria mais ampla de novos empreendimentos urbanos ao qual chamou de enclaves fortificados, estruturas que

[...] estão mudando consideravelmente a maneira como as pessoas das classes média e alta vivem, consomem, trabalham e gastam seu tempo de lazer. Eles estão mudando o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e o caráter do espaço público e das interações públicas entre as classes. Os enclaves fortificados incluem conjuntos de escritórios, shopping centers, e cada vez mais outros espaços que têm sido adaptados para se conformarem a esse modelo, como escolas, hospitais, centros de lazer e parques temáticos (2000, p. 258).

Se em um primeiro momento, as classes altas e a parte superior das camadas médias serão usuárias “[...] desse novo padrão de segregação espacial [chamados] ‘enclaves fortificados’. [Por caracterizarem-se como] espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho” (CALDEIRA, 2000, p. 211), atualmente, a dispersão desse padrão pode ser vista em construções direcionadas a grupos menos abastados e em áreas menos valorizadas que aquelas tradicionalmente direcionadas aos estratos superiores de renda. O modelo de organização calcada no isolamento se disseminou como parte do discurso da segurança e do status associado aos condomínios exclusivos, e, da mesma forma que se percebeu essa modalidade se tornar a preferencial como forma de moradia, mesmo em bairros não associados aos grupos privilegiados, percebeu-se também uma disseminação dessa forma para os condomínios de segunda residência voltados aos grupos médios de menor poder aquisitivo.

A lógica privatista é associada ao padrão de organização espacial, mas também a projeções simbólicas no espaço que denotam exclusividade e status. Essa lógica se materializará tanto nas grandes construções e barreiras físicas ao acesso comum quanto na valorização de padrões econômicos e sociais que restringem o acesso pela renda e pelos modos de vida peculiares aos grupos abastados. Tais projeções simbólicas podem se dar através da chamada arquitetura de grife, mas também de uma grife modo de vida que precisa ter assinatura de grandes mestres da arquitetura, da gastronomia ou de qualquer outro setor valorizado e que confira o status de privilégio, de eleição.

Turismo e metropolização do espaço com foco no litoral sul fluminense

O litoral sul fluminense é, hoje, associado à chamada Costa Verde. Composta pelos municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati, é considerado local com natureza exuberante, proporcionada pela vegetação densa, pelo relevo caracterizado pela proximidade entre a Serra do Mar e a linha de costa, além da complexidade de um litoral composto por muitos recortes que formam pequenas baías, golfos e praias

em grande número, sejam elas continentais, sejam as situadas nas inúmeras ilhas presentes no trecho Rio-Santos da costa sudeste do país.

Pelo menos desde os anos 1970, diversas personalidades da vida nacional têm marcado presença nos municípios da região. Desde então, têm sido um dos principais focos do turismo e veraneio de alta classe no país. Esse perfil começa a ser traçado partir do final dos anos 1960, quando o destino do litoral sul do estado do Rio de Janeiro, até então relativamente isolado e marcado pela estagnação econômica, inicia um processo até certo ponto radical de mudança em seu status. Nesse contexto, dois fatores foram fundamentais para a (re)descoberta do mar na Costa Verde: a construção da Rio-Santos e o Projeto Turis.

O plano federal, levado a cabo pela Embratur, baseado em experiências aplicadas no litoral francês, foi o primeiro projeto de organização espacial centrado no turismo desenvolvido no Brasil. Seu objetivo era o desenvolvimento de uma proposta de análise das localidades classificadas como de interesse turístico para ordenar a ocupação de acordo com o conceito de “densificação ocupacional”. Essa organização preconizaria o estabelecimento, com base na capacidade de carga de cada parte selecionada como interessante para o turismo, um padrão de ocupação.

Na prática, o padrão de ocupação estabelecido era baseado em uma hierarquia de pontos voltados ao turismo de massa (classe C); turismo médio (classe B) e o turismo de luxo (classe A). Nesse projeto, está a gênese do modelo de organização espacial centrado na privatização de praias e disseminação das formas autossegregadas de ocupação residencial e dos meios de hospedagem, especialmente para as classes abastadas.

As últimas décadas consolidaram esse padrão de ocupação em extensos pontos da área turística em questão. O resultado é uma exacerbação dessa lógica que, se no início de seu planejamento turístico deveria se restringir ao grupo selecionado como *classe A* – inclusive com o Projeto Turis sugerindo construir residências à beira-mar para evitar a densificação excessiva, ou mesmo a cobrança para o acesso em determinadas áreas –, hoje pode ser encontrada em diversos pontos desse litoral.

Vejamos o exemplo de Mangaratiba: por conta de sua proximidade com os centros urbanos da Região Metropolitana, o município foi caracterizado pelo Proje-

to Turis com algumas áreas destinadas ao turismo popular. Especialmente nos distritos próximos ao Rio de Janeiro, encontraríamos mais áreas destinadas à ocupação de turismo médio e de massa. Com esse perfil, as formas urbanas seriam mais próximas daquelas encontradas nos bairros consolidados da metrópole enquanto núcleos de classe média e baixa. Trata-se de um modelo de ocupação adensado, semelhante ao encontrado em outras áreas da chamada Baía de Sepetiba, e exemplo dos bairros de Sepetiba, Santa Cruz e Pedra de Guaratiba. Ainda que tal perfil tenha predominado em áreas importantes das localidades mais próximo à metrópole, bairros como Itacuruçá, Muriqui e Sahy, mais próximo a Itaguaí, têm tido, nos últimos anos lançamentos de plantas residenciais com apelo de segunda residência, direcionadas a grupos de menor potencial de renda. Tais empreendimentos possuem características semelhantes aos condomínios de lazer voltados aos estratos superiores, vendidos como exclusivos, mas especialmente valorizados por serem paraísos privados (AOUN, 1997).

O trabalho com a lógica privatista sugere que, mesmo tendo sido o planejamento inicial da área pensado para propor um plano turístico “[...] para as populações de alta renda das metrópoles carioca e paulista e do turismo internacional⁴”, o modelo teve esse caráter extrapolado, “[...] com a diversificação de empreendimentos e outros serviços urbanos” (MACHADO, 1995, s/p *apud* TELLES, 2012, p. 192). Em comum, há essa característica de produção espacial calcada na redução da dimensão pública dos espaços, mesmo aqueles caracterizados por lei como bens comuns ou de uso comum, cujos exemplos principais no sul fluminense são as praias, mas que também ocorrem em nascentes e rios, além de áreas florestadas.

Avaliamos que, para a compreensão da consolidação da lógica privatista característica da contemporaneidade, em que os resorts e os condomínios fechados são exemplos bem acabados do modelo e o litoral sul fluminense é um recorte privilegiado, não podemos nos restringir a eles como unidades isoladas, mas considerar

⁴ Mesmo negligenciado aqui, é importante perceber que a própria consolidação do projeto de reservar este espaço para uma organização espacial que fosse atrativa para as classes abastadas das maiores metrópoles do país denota que seria relevante analisar a estruturação do desenvolvimento urbano no sul fluminense e norte paulista, no interior da dinâmica de metropolização do espaço, enquanto modelo promotor de uma urbanização regional, conforme apontado por Lencioni (2015).

esse padrão de ocupação do solo como característico da urbanização contemporânea, que, sob a influência da metropolização do espaço, eleva as possibilidades de valorização do espaço-mercadoria, instrumentalizado pela valorização imobiliária (LENCIONI, 2013, p. 15). Como consequência, vemos uma organização espacial definida pelos proprietários fundiários, pelas construtoras e pelos promotores imobiliários (FERREIRA, 2016, p. 443).

A evolução do modelo comporta uma análise baseada na fusão dos negócios de hotelaria e os condomínios residenciais com empreendimentos turísticos imobiliários⁵ – ETIs (ARAÚJO, 2017), ou mesmo com os grandes complexos residenciais. Todos representam, à sua maneira, uma organização espacial característica do período atual, que se incorpora na área turística em questão por meio do setor hoteleiro, do imobiliário e das não raras oportunidades em que ocorre a junção deles para consolidar um padrão privatista de ocupação, que, por sua vez, se baseia cada vez mais nos anseios de parte da sociedade em encontrar lugares de plenitude para a satisfação de seus desejos por segurança, exclusividade e status. A formação do discurso de paraíso exclusivo associado ao turismo e sua fusão com o modelo imobiliário revela que ambos são estruturados sob a mesma lógica, estando voltados a consolidar um modelo de urbanização centrado em uma organização espacial que busca homogeneizar o padrão de ocupação e o perfil dos ocupantes dessas áreas. A conformação dos chamados lugares turísticos sob a ótica desse público é intrinsecamente ligada a essas projeções de exclusividade e eleição que se materializam no espaço sob a forma de “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2000) relativamente autônomos de seu entorno.

Essa associação entre o capital imobiliário e o turístico para a disseminação dos chamados Complexos Turísticos e Residenciais (CTRs) ou complexos turísticos e imobiliários (CTIs) é um aspecto relevante no estudo da organização das cidades urbanizadas sob a influência do turismo. Ao analisar o fenômeno da ocupação de uso ocasional no litoral norte de São Paulo, Sabino (2012, p. 43) chamou os empreendimentos caracterizados pela junção dos “[...] meios de hospedagem, shopping

⁵ Também chamados de Complexos Turísticos Residenciais – CTRs ou Complexos Turísticos Imobiliários – CTIs.

center, comércio, escola e domicílios de uso ocasional, uni e multifamiliares” de Empreendimentos Turísticos Imobiliários (ETI). Independente da nomenclatura preferencial, esse é um ponto importante para compreender como se deu a construção do turismo chamado *classe A* e a consolidação da lógica privatista contemporânea que marca a organização espacial considerada paradisíaca pelos grupos provenientes das classes de renda superior, especialmente na área turística correspondente ao litoral sul fluminense.

De acordo com Araújo (2017, p. 111), os empreendimentos resultantes da fusão de capital imobiliário com o turístico são “[...] veiculados pela publicidade como verdadeiros ‘paraísos à beira-mar’”. Percebemos que, para o litoral sul fluminense, esse é um discurso comum entre os resorts, centros turísticos e residenciais e condomínios de segunda residência contemporâneos. O fato de serem avaliados como paraísos centrados na exclusividade, no contato com a natureza e na segurança, faz desses os elementos fortes para a materialização da lógica privatista em um local avaliado por promotores turísticos como vocacionado ao turismo de qualidade por conta de sua natural proteção ao turismo de massa.

Toda a lógica constitutiva de um paraíso *classe A* possui como centro discursivo os parâmetros de eleição apontados por AOUN (1997) como característicos do paradisíaco valorizado pelos estratos superiores de renda. Vemos esse traço como elemento marcante da contemporaneidade. O resultado na materialização do espaço urbano produz um “[...] novo modelo de cidade mercantilizada que se configura [com] novas formas de apropriação do espaço que agregam valor e o tornam exclusivos a uma parcela da população que pode ter acesso” (SILVA, 2017, p. 4). Esse perfil faz com que o padrão de organização privatista do espaço se dissemine para parcelas significativas da cidade contemporânea, reproduzindo-se, assim, na chamada urbanização turística. Por esse fator, estamos compreendendo a urbanização turística sob o domínio da lógica privatista como uma dimensão da lógica geral de urbanização sob a égide da metropolização do espaço, uma vez que esse modelo de organização do espaço certamente exemplifica um modelo de cidade cada vez menos pensada como um todo (LENCIONI, 2013).

Todo o percurso trabalhado aqui teve como intenção apresentar o processo de desenvolvimento espacial da área em questão sem o dissociar do movimento geral da sociedade, tendo como esteio um capitalismo globalizado e com grande potencial de interferência nos lugares. Isso posto, compreendemos que existem diversas especificidades importantes no processo de construção e consolidação do turismo na chamada Costa Verde; mas, mesmo elas seriam de difícil compreensão sem apreendermos a lógica global do turismo contemporâneo, intensamente condicionado pelos parâmetros da economia capitalista.

No litoral sul fluminense, a lógica privatista tem sido constantemente analisada e mesmo denunciada por diversos setores sociais, especialmente aqueles vinculados à garantia do direito de acesso livre às praias da região.

Desde a concepção do Projeto Turis, que estabeleceu um elo entre boa parte do trecho fluminense do litoral Rio-Santos e o chamado turismo de qualidade, constituíram-se investimentos direcionados para extensas partes dessa área com a inspiração nos complexos de lazer, moradia e turismo que surgiam na Europa e nos Estados Unidos. Boa parte dos investimentos foram concebidos com base na construção de um padrão de organização espacial que isolou grande número de praias da população dos municípios, com o planejamento estatal, inclusive recomendando a construção de moradias à beira-mar como forma de controle de acesso ao litoral.

A espacialização do método privatista de organização do turismo não se centrou somente na restrição do acesso à praia, mas sim no conjunto da zona costeira, com uma série de estruturas e serviços que sustentam seu modo de vida. Esse processo retira não somente o direito ao lazer na faixa de areia, mas também o direito à apropriação para contemplação da paisagem⁶.

A análise do Projeto Turis já delimitava uma série de áreas marítimas e costeiras apropriadas para o avanço de marinas, espaços destinados a esportes náuticos, banhos de mar e aeródromos. Com seu objetivo apenas minimamente normativo e

⁶ A lei orgânica do município de Mangaratiba, por exemplo, tem hoje um artigo que veda a chamada privatização da paisagem. A discussão iniciou-se nos anos 1990 com a constatação da total privatização da praia até então chamada de Praia do Goiabal. Após a chegada do grupo europeu Club Med, o acesso a este pedaço do litoral foi totalmente fechado. Hoje existe uma pequena placa na rodovia Rio-Santos que aponta um caminho público para a área, mas o nome da praia sequer é mais associado ao goiabal de outrora; hoje, é a praia do Club Med Rio das Pedras.

dependente das ações da iniciativa privada para a evolução do turismo, disseminou-se a construção de uma série de grandes estruturas à beira-mar para consolidar o turismo considerado “de qualidade”. Ribeiro (2013, p. 13) aponta que esse processo foi calcado em uma “[...] articulação entre Estado, agentes imobiliários e proprietários de terra”. O resultado dessa parceria foi uma legitimação feita, por meio de recursos legais da regularização de posse e domínios, geralmente em favor de agentes com ligações com os governos militares da época (TELLES, 2012), em alguns casos provenientes da fusão do capital nacional com o transnacional. O resultado prático pode ser visto ainda hoje em um litoral com grandes extensões privativas ou com acesso controlado por portões, cancelas e demais aparatos de segurança.

Os resorts da Costa Verde são, em grande medida, considerados como de primeira geração. O Hotel do Frade, hoje associado ao grupo Fasano, é considerado o primeiro investimento do tipo no Brasil. Na década de 1980, boa parte dos grandes empreendimentos já havia sido instalada na área, a exemplo do Portobello e do empreendimento do grupo originário da França Club Med. A explosão do modelo contemporâneo de resort e complexos turísticos no país é percebida nas décadas de 1990 e 2000, especialmente no litoral da Região Nordeste. Concebemos que devemos considerar ser possível perceber alguns elementos desse tipo de construção no litoral Rio-Santos em período anterior. O modelo baseado na junção entre estruturas de lazer e hospedagem e/ou moradia ocorre no litoral sul fluminense desde meados dos anos 1970, com consolidação nos anos 1980.

O modelo resultante do processo é tipicamente vinculado ao padrão resort. Boa parte dos condomínios direcionados aos estratos superiores de renda⁷ pode ser comparada aos chamados “condoresorts”, seja por sua característica de empreendimento integrado com compartilhamento das estruturas aos residentes e hóspedes, seja pela própria organização espacial relativamente autônoma do conjunto do tecido urbano.

⁷ No caso desta área, o transbordamento da lógica de expansão privatista fez surgirem empreendimentos de primeira, segunda ou terceira residências com perfis semelhantes, ou seja, aqueles que os aproximam do padrão resort.

Concordamos com Silva (2017, p. 5) quando, ao estudar o caso de Mangaratiba, aponta os “[...] condomínios fechados destinados às classes mais abastadas que vêm se instalando em seus distritos” como os principais elementos geradores de segregação, com base na lógica privatista de organização espacial. Concordamos ainda quando diz que tais empreendimentos “[...] têm por característica comum a tendência de homogeneização do espaço interno – em contraste com a heterogeneidade do espaço – para além dos muros e cancelas” (p. 5), uma característica que os coloca em plena integração ao modelo contemporâneo de urbanização. Mas precisamos apontar que os resorts e complexos turísticos e residenciais também têm presença marcante nesse município, a exemplo do Club Med – Rio das Pedras e do verdadeiro latifúndio onde se localiza o complexo Portobello Resort & Safari; e no conjunto da área turística correspondente ao litoral sul fluminense. No limite, é forçoso reconhecer que mesmo os condomínios sem o suporte da hotelaria reproduzem o modelo de habitação com elementos característicos dos resorts, especialmente a autosegregação, materializada pelos muros, cancelas, guaritas de segurança e qualquer outra estrutura que garanta a exclusividade tão valorizada pelas camadas médias e altas das grandes cidades.

Ao analisar a dinâmica da segregação espacial nesse município, Silva (2017) apontou uma tipologia baseada em três perfis diversos de ocupação que, mesmo fazendo uso de cancelas e guaritas, utilizando a natureza como marketing e privatizando praias, possuem funções diversas quanto ao uso dado a cada empreendimento. Essa tipologia se baseava nos seguintes padrões de uso dos empreendimentos: aqueles voltados ao veraneio, em que se destacam os condomínios fechados; os vinculados ao uso residencial, apontados pela autora como um fator de segregação simbólica em uma relação entre o “morar bem” e os atributos associados ao status; e o terceiro grupo seria o dos resorts. Esse padrão é apresentado pela autora como o de maior gravidade por representar uma desconexão com o lugar ainda maior que nos demais tipos de formas organizativas das atividades turísticas.

Duas observações devem ser feitas por meio das afirmações da autora. A primeira diz respeito à proposta de tipologia apresentada. Ainda que tenha vantagens ao apresentar de forma didática o fenômeno, na prática vemos frequentemente uma

imbricação dos modelos em uma lógica privatista que caracteriza de forma dramática a organização espacial dos municípios da área. Os resorts Portobello e Porto Real, para exemplificar a questão, possuem, de forma integrada ao complexo hoteleiro, áreas reservadas à residência ocasional e, especialmente no primeiro, os condomínios na área de São Braz e Portobelíssimo são característicos do paraíso *classe A*, onde aportam personalidades da política, dos esportes e do entretenimento nacional. Outra observação é concernente à indicação de uma complexidade associada ao veraneio maior do que aquela apresentada na tipologia. Mesmo considerando relevante o veraneio associado aos condomínios fechados, o elevado índice de imóveis de ocupação ocasional (55% de um total de 31. 673 domicílios) aponta para um padrão de desenvolvimento do lazer sazonal, caracterizado pela segunda residência ou por demais usos ocasionais, tais como o aluguel por temporada, que extrapola os empreendimentos construídos sob a égide da administração condominial fortificada.

Por mais que concordemos com a autora quanto à expansão da lógica do veraneio baseado na organização privatista, que pode ser verificada com a recente onda de lançamentos de imóveis do tipo condomínio de lazer direcionados a camadas menos privilegiadas – fato que corrobora com a tese de serem as cidades da região exemplos claros da disseminação do modelo estilizado de organização urbana contemporâneo, que se reproduz na chamada urbanização turística –, os números apresentados em sua pesquisa, mostram que cerca de 70% dos domicílios cadastrados no município, localizam-se nos distritos de Muriqui e Mangaratiba (sede municipal), áreas mais próximas à capital e, desde a construção do Projeto Turis, programadas para receberem o turismo massivo, sugerem que a análise do fenômeno, nesse município especificamente, denota a coexistência forte do veraneio urbano moderno com os empreendimentos característicos da cidade contemporânea.

Essa conclusão em nada diminui uma avaliação baseada na metropolização do espaço e nas alterações na organização espacial provenientes dela, mas, ao contrário, a reforça, uma vez que são exemplos claros da coexistência de modelos diversos, denotando que o fenômeno em tela é capaz de incorporar características provenientes de momentos anteriores a sua evolução (FERREIRA, 2014). Podemos constatar

tar ainda que esse exemplo representa a materialização de um modelo de organização espacial, visto cada vez mais como um mosaico justaposto, porém disjunto (LENCIONI, 2013), reflexo direto dessa urbanização fragmentada.

Para dar conta da complexidade da questão, além das praias, muito discutidas por fazerem parte de um meio altamente valorizado pelos circuitos econômicos e pela sociedade atual, a lógica privatista se manifesta em outras frentes de cerceamento do acesso à linha de costa e a zona costeira como um todo. Além desses espaços, a privatização de nascentes, cachoeiras e rios complementa uma organização espacial centrada nos agentes privados, com consequente retração do poder público como agente regulador de extensas áreas.

A espacialização da lógica privatista no litoral sul fluminense

O resultado da organização espacial privatista pode ser visto no litoral sul fluminense por conta das grandes extensões da linha de costa que são hoje privatizadas e têm seu acesso controlado por portões, cancelas e demais aparatos de segurança.

As avaliações que se baseiam na privatização de praias e a oposição entre a legislação nacional e tais práticas vêm sendo constantemente trabalhadas em pesquisas relacionadas ao turismo em diversas partes do país, com destaque para o litoral nordestino e o sul fluminense, o recorte espacial definido para este estudo. Por esse fator, iremos nos concentrar em apresentar, mesmo que de maneira não muito profunda, algumas outras manifestações da lógica privatista na chamada Costa Verde.

Além da frequente discussão sobre cerceamento do acesso às praias, outra manifestação da lógica com a qual trabalhamos na seção é a disseminação das marinas e portos de lazer privados e/ou de uso privativo nos três municípios da área turística em questão. Considerado um segmento turístico atrelado aos estratos superiores de renda, o turismo náutico de marinas tem no Sudeste seu ponto de maior destaque, com 60% do total de embarcações de lazer (ACOBAR, 2011 *apud* TELLES, 2012, p. 145) registradas no país.

Integradas ao grande circuito econômico voltado ao turismo de classe superior, as marinas passam a significar mais um indicador de status, “[...] em que o caráter seletivo das práticas náuticas e de suas relações com o espaço prosperam” (TELLES, 2012, p. 191). Quando da apresentação do projeto da Marina Porto Frade, associada ao complexo turístico do Hotel do Frade, Sérgio Dourado, o responsável pela incorporação do plano, afirmara (ao ser perguntado se esse empreendimento era voltado aos milionários) que um dos princípios sagrados das marinas seria a não aglomeração, sendo caracterizadas pela tranquilidade e sofisticação.

O turismo *classe A* em sua manifestação náutica é caracterizado pelo considerável número de iates e lanchas particulares com padrões de grife, tendo sido construídos ou reformados por renomados profissionais da área, não raramente estrangeiros, além de inúmeros portos de lazer e marinas privadas, sendo comuns ainda, em diversos pontos deste litoral, píeres totalmente privados para uso individual de mansões mais elitizadas. Dados do INEA apontam que a Região Sul fluminense conta com mais de 1.800 estruturas náuticas, sendo as maiores e mais complexas de operação privada, geralmente voltadas ao uso privativo dos hóspedes, proprietários ou locatários das vagas.

Além das marinas, outro elemento de valorização e obtenção de status é o acesso aéreo garantido por aeroportos e helipontos, também de administração privada. O poder dos empreendedores privados é tão marcante que o maior aeroporto da região foi construído no resort Portobello, sendo de operação privada. Esse complexo residencial e hoteleiro dispõe hoje de uma pista de extensão semelhante à pista auxiliar do aeroporto Santos Dumont. Há um número elevado de helipontos nos condomínios e complexos residenciais e hoteleiros. Nos fins de semana e feriados prolongados, os helipontos e aeroportos da região possuem intensa movimentação, com incremento de tráfego da ordem de 50% em comparação com os demais períodos.

A estrutura de complexo integrado é marcante nos empreendimentos. A reforma do aeroporto regional de Angra dos Reis, um aeródromo público sob concessão à iniciativa privada, significa não somente um aumento na possibilidade de receber voos. O projeto comporta também a construção de um hotel 5 estrelas com

centro de convenções, uma marina privativa com centro comercial e posto de abastecimento náutico, um heliponto e uma reserva ecológica. Toda essa estrutura situa-se em frente à *praia do empreendimento*, mesmo que seja proibido por lei que esse tenha uma praia de uso privativo.

Esse modelo de organização aproxima do *modus operandis* de um resort boa parte dos empreendimentos direcionados aos estratos superiores de renda. Há no turismo de classe superior uma dependência reduzida da rodovia Rio-Santos. Em certo aspecto, ela pode até mesmo ser considerada um estorvo por ter se convertido em uma constante possibilidade de quebra da homogeneidade proposta pelos empreendimentos considerados exclusivos.

A pujança do mercado de aviação no litoral sul pode ser percebida pela quantidade de aeródromos e helipontos cadastrados sob o domínio privado. Dos 149 helipontos privados do Estado do Rio de Janeiro cadastrados na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), quatro estão em Mangaratiba, sete em Parati e 24 em Angra dos Reis. Se considerarmos os 56 cadastrados na capital, cerca de 61% do total estão localizados nesses municípios. Se observarmos que São Paulo possui a maior frota de helicópteros do país, será possível perceber que foi bem-sucedida a estratégia de reservar extensas áreas do litoral sul fluminense para os grupos de renda superior das maiores capitais do país.

O último dos elementos apresentados aqui, um dos mais marcantes da concepção privatista de organização espacial direcionada aos estratos superiores de renda, é a chamada arquitetura de grife, concebida como um modelo de construção que se utiliza de um padrão icônico, marcante, com serviços assinados por arquitetos e empresas renomadas para garantir um ar de status, personalização e exclusivismo associado ao empreendimento. Essa fórmula de produção espacial é muito utilizada para os grandes projetos urbanos, especialmente nesse período marcado pelo “empreendedorismo urbano” (HARVEY, 2005, p. 169), mas é também um elemento de grande influência nos empreendimentos voltados ao lazer e turismo para as classes consideradas superiores.

A grife associada aos arquitetos e empresas renomadas da área pode encarecer um projeto em custos que variam entre 30% e 50%⁸ no valor do metro quadrado de cada empreendimento. As manifestações desse modelo construtivo ocorrem de diversas maneiras, desde grandes redes de hotéis e resorts que contratam profissionais renomados, adicionando valor simbólico que se converte em incremento no valor monetário, passando por condomínios e complexos residenciais que se converteram em símbolos de uma forma de construir, até os projetos de mansões com assinatura de grandes escritórios e arquitetos, construídas em ilhas ditas particulares.

O movimento do modelo grife vem se avolumando nos grandes empreendimentos urbanos relacionados à revitalização ou à requalificação de áreas urbanas. Esses, porém, são vistos também em um nicho de mercado de luxo na hotelaria e no setor imobiliário.

No caso específico da área turística correspondente ao sul fluminense, além do processo inicial de venda dos projetos em parceria com o renome dos arquitetos e engenheiros, ocorre ainda, e novamente acompanhando uma tendência do mercado global, a investida no ramo turístico e hoteleiro de grupos associados a grifes de moda e gastronomia, como é o caso do grupo Fasano, que se associou aos responsáveis pelo Hotel do Frade e o reconstruiu com sua assinatura.

Outro exemplo de estrutura de grife são os chamados “Alphaville”. Os bairros planejados voltados a grupos de renda média e superior originários de São Paulo se identificam atualmente como uma grife do mercado imobiliário. Com seu novo investimento em Mangaratiba, em área entre os resorts Portobello e Club Med, a estrutura direcionada ao veraneio de alta classe apresenta um padrão associado ao estilo de vida de grife. No caso do empreendimento do sul fluminense, o bairro/condomínio é denominado paraíso prime. Entre o paraíso projetado pelo Hotel do Frade na década de 1970 e o proposto pelo Alphaville, podemos conceber uma linha de continuidade calcada na fuga da alteridade e na diferença social. A arquitetura de grife tem sido alvo de estudos e pesquisas no que se refere aos projetos ur-

⁸ Disponível em: <http://www.cimentoitambe.com.br/arquitetura-de-grife-assina-obras-de-alta-rendano-brasil/>. Acesso em: 7 jul. 2020.

banísticos concebidos como pós-modernos, mas seu viés associado ao turismo e veraneio é menos explorado.

Como objetivamos aqui apenas apresentar esses modelos, que são de certa forma constitutivos de uma forma mercadológica de conceber o espaço, apresentados na área em questão com certa continuidade, mesmo nos processos de renovação, apreendemos que esses são caminhos importantes para a continuidade de estudos. Neste momento, esperamos que tenha ficado claro que tentamos apresentar com esses exemplos uma forma de ocupar o espaço com base em uma perspectiva de classe, que tem se disseminado para o conjunto do tecido social, com profundas marcas no espaço, daí utilizarmos o viés de análise centrado na metropolização do espaço.

Considerações finais

Ainda que os exemplos trabalhados aqui e mesmo as diversas análises sobre a cidade contemporânea abordem a disseminação do modelo privatista de organização espacial, como apontamento final é importante frisar que a realização da vida social no espaço é sempre mais complexa que aquela apreendida pelos “masterplan”, modelos que geralmente consideram somente a perspectiva de um grupo, ou a dos grupos hegemônicos. É justamente por esse fator que é importante ter em mente que todo o processo de organização espacial com base na lógica privatista não ocorre sem tensões e movimentos insurgentes, os quais, mesmo invisibilizados, são componentes relevantes para a compreensão mais completa do quadro contemporâneo da urbanização.

No interior da organização espacial vinculada aos anseios do desenvolvimento turístico, vimos um Estado atuando como garantidor do poder de ação dos agentes imobiliários e turísticos por meio de seu poder disciplinador do solo, normativo e não raras vezes coercitivo. O resultado, para o litoral sul fluminense, foi a expropriação sumária de “povos tradicionais” que habitavam e possuíam relações seculares com o solo. A urbanização foi baseada na inversão programada do domínio territorial do espaço, inclusive com a utilização do Incra e da Embratur como agentes

garantidores da propriedade aos incorporadores e agentes turísticos. A consequência é um histórico, não muitas vezes levantado, de conflitos por terra em um espaço caracterizado pela exiguidade de terras planas, mas com parâmetros de concentração fundiária alarmantes (SANTOS, 2009).

Desde os anos 1980, com a consolidação do modo privatista de organizar o espaço regional, percebem-se movimentos da sociedade civil contestando esse modelo de estruturação urbana, especialmente considerando o direito legal de acesso livre as praias. O movimento “Praias livres, mentes abertas”, por exemplo, é composto por diversas entidades da sociedade civil que denunciam regularmente as contínuas estratégias de cerceamento do direito ao acesso livre aos espaços públicos de lazer. A luta pela terra, valorização e respeito às comunidades enraizadas no solo – tais como indígenas e caiçaras –, proteção ao meio ambiente e direito de fruição coletiva dos elementos naturais são certamente exemplos de resistência ao modelo hegemônico que busca mercantilizar o espaço, impondo sua lógica à totalidade dos espaços.

Referências

AOUN, Sabáh. **A procura do paraíso no universo do turismo**. Campinas, SP: Papirus, 1997.

ANTUNES, Ricardo Luis Coltro. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2. ed. 10. reimpr. rev. e ampl. São Paulo: Boitempo, 2009.

ARAÚJO, Cristina Pereira de. “Paraísos à beira-mar”: empreendimentos turísticos imobiliários. In VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre. Turismo, arquitetura e cidade. Barueri, SP. Manole, 2017, pp. 111-132.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 jun. 2020.

BRASIL. Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7661.htm. Acesso em: 29 jun. 2020.

BRASIL. Decreto nº 5.300 de 7 de dezembro de 2004. Regulamenta a Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5300.htm. Acesso em: 30 jun. 2020.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CLAVÉ, Salvador Anton. La urbanización turística. De la conquista del viaje a la re-estructuración de la ciudad turística. **Doc. Anàl. Geogr**, 32, p. 17-43, 1998. Disponível em: <https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n32/02121573n32p17.pdf>. Acesso em: 13 de abril de 2017

EMBRATUR. **Projeto Turis**. [s. l.], 1973. 1 v.

EMBRATUR. **Projeto Turis**. [s. l.], 1975.

EMBRATUR. **Projeto Turis: Rio - Santos: síntese e orientação preliminar**. [s. l.], [19-]. 14 p.

EMBRATUR. **Projeto Turis**. Aproveitamento turístico, preservação ambiental [s.l.]: [s.n]. 1975.

FARHAT, Saïd. **Dicionário parlamentar e político: o processo político e legislativo no Brasil**. São Paulo: Melhoramentos; Fundação Peirópolis, 1996.

FERREIRA, Álvaro. Metropolização do espaço, tensões e resistências: entre espaços de controle e controle do espaço. **Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciências Sociales**, v. XVIII, n. 493, 1 nov. 2014. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-493/493-55.pdf>. Acesso em: 13 de abril de 2017

FERREIRA, Álvaro. Caminhando em direção à metropolização do espaço. **Geosp - Espaço e Tempo (On-line)**, v. 20, n. 3, p. 441-450, mês. 2016.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, A. et al (orgs.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 17-34.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megaregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. **e-metropolis**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 22, p. 6-15, 2015. Disponível em: <http://emetropolis.net/artigo/167?name=urbanizacao-difusa-e-a>

GeoPUC, Rio de Janeiro, v. 13, n. 26, p. 12-44, jul-dez. 2020

[constituicao-de-megarregioes-o-caso-de-sao-paulo-rio-de-janeiro](#). Acesso em: 26 de junho de 2017

LIMONAD, Ester. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana? **Revista Formação**, n. 14, v. 1, p. 31-45, 2007.

LIMONAD, Ester. Yes, nós temos bananas! praias, condomínios fechados, resorts e problemas socioambientais. **GEOgraphia**, ano IX, n. 17, 2007.

LUCHIARI, Maria Teresa Duarte Paes. **Urbanização turística**: um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: SERRANO, Célia; BRUHNS, Heloísa Turini; LUCHIARI, Maria Teresa Duarte Paes (orgs). **Olhares contemporâneos sobre o turismo**. 3. ed. Campinas, SP: Papirus, e 2000.

MASCARENHAS, G. Cenários contemporâneos da urbanização turística. **Caderno Virtual de Turismo**, n. 4, v. 4, 2004. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/65/60>. Acesso em: 13 de abril de 2017

MULLINS, Patrick. Tourism urbanization. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 15, n. 3, p. 326-42, 1991.

PAIVA, Ricardo Alexandre. **Sobre a relação turismo e urbanização. Pós**. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, v. 20, n. 33, p. 126-145, 2013. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/80924/84566>. Acesso em: 20 de abril de 2017

RIBEIRO, Irene Chada. **Praia pública** – Mergulhe nesse direito: acesso à praia e ocupação da orla marítima em Angra dos Reis, RJ – Niterói: [s.n.], 2013.

SABINO, André Luiz. **Turismo e expansão de Domicílios Particulares de Uso Ocasional no Litoral Sudeste do Brasil**. 2012. 199f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas de Universidade de São Paulo. São Paulo. 2012.

SANTOS, Luiz Augusto de Faria do Santos. **Relações entre território, atividade econômica e migrações** – configuração espacial no Município de Angra dos Reis: um foco na escala local – a Vila do Frade. 2009. Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais) - Escola Nacional de Ciências Estatísticas, Rio de Janeiro, 2009. 165f.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2008.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. Tradução Lygia Araújo Watanabe. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SILVA, Raiza Carolina Diniz. “Praias privativas”: as formas de fragmentação socioespacial no município de Mangaratiba-RJ, **Espaço e Economia** [On-line], nº 10 | 2017. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/>. Acesso em: 25 de janeiro de 2018

TELLES, Daniel Hauer Queiroz. **Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis/RJ**. 2012. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2012. 264f.

Recebido em 08 jul. 2020;
aceito em 21 dez. 2020.