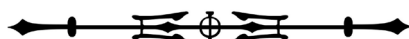


O espaço e as políticas de turismo na região insular de Belém: entre a ordem próxima e a ordem distante

Ágila Faviana Alves Chaves Rodrigues¹
Suelem Maciel Cardoso²



RESUMO

Este trabalho traz uma discussão acerca das políticas de turismo e seus rebatimentos na região insular de Belém. Analisa, no âmbito da produção do espaço, de que forma as relações de ordem próxima e ordem distante, que marcam o espaço das ilhas belenenses, foram consideradas na ótica dos agentes e planejadores. Com o intuito de alçar tal objetivo, adotou-se uma revisão histórico-geográfica da formação de Belém e análise documental das políticas de turismo para a Amazônia, com ênfase nos dois últimos planos de turismo lançados pelo Estado do Pará: O Plano de desenvolvimento Turístico (PDT) do Pará e o Plano Estratégico de Turismo Ver-o-Pará. O resultado da análise dos planos demonstra que ambos foram pensados seguindo o mesmo viés, fazendo do Pará um produto de mercado e desconsiderando, muitas vezes, na prática, a sua população, que parece marginalizada no processo e com pouca clareza dos possíveis benefícios a serem gerados.

Palavras-chave: Amazônia. Políticas de turismo. Região insular de Belém. Ordem próxima. Ordem distante.

1 Turismóloga pela Universidade Federal do Pará (UFPA) e mestranda em Planejamento do Desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico úmido (PPGDSTU) do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA). E-mail: agflaviana@gmail.com.

2 Geógrafa pela Universidade Federal do Pará (UFPA) e mestranda em Planejamento do Desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico úmido (PPGDSTU) do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA). E-mail: suelem.cardoso21@gmail.com.

ABSTRACT

This paper presents a discussion about tourism policies and their repercussions in the insular region of Belém. It analyzes, in the sphere of the production of space, how the relations of close order and distant order, which mark the Belenian space with its islands, were considered in the optics of agents and planners. In order to achieve this objective, a historical and geographic revision of the formation of Belém and documental analysis of the tourism policies for the Amazon was undertaken, with an emphasis on the last two tourism plans launched by the State of Pará: The Tourism Development Plan (PDT) of Pará and the Strategic Tourism Plan “Ver-o-Pará”. The result of the analysis of the plans shows that both were thought to follow the same bias, making Pará a market product and often disregarding, in practice, its population, which seems marginalized in the process and with little clarity of the possible benefits to be generated.

Key Words: Amazonia. Tourism policies. Belem Islands. Next Order. Distant order.

INTRODUÇÃO

A capital paraense, composta por uma extensa rede hídrica e por um grande número de ilhas, está localizada na confluência da baía do Guajará com a foz do rio Guamá. Seu nascimento e crescimento, a partir da orla fluvial, fez com que a cidade fosse reconhecida historicamente como ribeirinha, em razão da projeção de saberes das populações tradicionais, que veiculam valores e elementos da cultura ligados a um gênero de vida alicerçado na dinâmica da floresta e dos rios (TRINDADE JÚNIOR, 2013).

Castro (2006) considera Belém uma cidade fluvial, banhada na sua quase totalidade por rios e igarapés, assentada em terras baixas e margeada por imenso igapó. Constituindo-se, até os dias de hoje, em divisões internas, por bairros de terra firme e baixadas.

Inicialmente, a economia voltada às águas era dinamizada pelo capital comercial, cujas vias fluviomarítimas permitiam aos rios a condição de principal meio de circulação das mercadorias. A partir da década de 1960, a cidade passou por um processo de reestruturação espacial, com o início da abertura de novas vias rodoviárias e do surgimento de novas dinâmicas econômicas, contribuindo, assim, com a expansão da malha urbana para outros municípios e trazendo à cidade, até então fluvial, ares de metrópole. Nesse sentido, se por um lado as características geográficas e históricas reforçavam a identidade ribeirinha, por outro, Belém acompanhou a modernidade, sua sofisticação e desigualdades.

Durante décadas, sua região insular³ recebera o tratamento de periferia, destinada ao acolhimento de categorias da população consideradas marginalizadas e inadequadas para o convívio social. Em outros momentos, as ilhas desempenhavam o papel de localização estratégica para grupos revolucionários, servindo, ainda, de apoio para ações militares.

Da coexistência de distintos tempos históricos, permanências de formas e conteúdo de populações anteriores, sintetiza-se, na região insular de Belém, um conjunto de relações que entrelaçam dialeticamente o modo de vida urbano ao modo de vida ribeirinho. Novas dinâmicas vêm sendo inseridas nesse espaço, influenciadas, principalmente, pela vida cotidiana do entorno e pelas políticas desenvolvidas pelo governo do estado.

A visualização dessas interferências ocorre, principalmente, pela produção de uma cotidianidade, manifestada nas características do modo de vida capitalista de produção, que foge ao processo de ocupação, história e cultura das ilhas. Para Cardoso (2012), é no plano do cotidiano que os fluxos globais da divisão socioespacial do trabalho, da acumulação e da dominação capitalista, que se materializam nas práticas capazes de redefinir e embaralhar a escala local dos lugares e de suas fronteiras.

3 Segundo dados do Anuário Estatístico do Município, apresentados pelo projeto Nova Cartografia Social da Amazônia (2008), a capital paraense possui 43 ilhas, distribuídas geograficamente em quatro regiões: a) ao norte, encontram-se quinze ilhas, com destaque para as ilhas de Mosqueiro e São Pedro, por suas extensões, como no caso da primeira, pelo grande número de praias, procuradas para veraneio, principalmente no período de férias escolares; b) ao centro-leste, são encontradas três, destacando-se a de Caratateua ou Outeiro, a maior das ilhas dessa região, conhecida também por suas praias muito procuradas por banhistas aos finais de semana; c) o extremo-leste é composto por dezessete ilhas, sendo as mais importantes: Cotijuba, Tatuoca, Jutuba e Urubuoca ou Paquetá-Açu; d) ao sul, são encontradas oito ilhas, sendo as mais extensas as de Cintra ou Maracujá, Combu, Murutucu e Grande.

A cotidianidade programa a sociedade para ter hábitos voltados à produção e ao consumo, criando espaços abstratos, nos quais prevalecem a força das imagens e da razão estética. O turismo, um dos fenômenos da modernidade, manifesta-se visando atender interesses de determinada parcela da sociedade, colocando as populações residentes em condição de subordinação frente a lógicas que fogem à vida cotidiana, nesse caso, a vida cotidiana ribeirinha.

Assim, a região insular de Belém desponta como um dos principais atrativos turísticos da região, inserida entre as principais opções de lazer ofertadas pelas agências de turismo receptivo, tendo ampla divulgação nos veículos de comunicação local e nacional desse setor (PARÁ, 2009). Entende-se que os espaços de lazer da cidade se manifestam como opção de liberdade, construídos para os frequentadores como uma saída das rotinas de subordinação impostas pelo sistema de trabalho, estando intimamente ligado à discussão de cotidianidade, “principal produto da sociedade dita organizada, ou de consumo dirigido” (LEFÈBVRE, 1991, p. 82).

Considera-se que a cidade possui o papel de mediação entre as mediações, podendo conter uma ordem próxima e uma ordem distante, separáveis somente em sentido abstrato. Na primeira, a cidade sustenta relações de produção e de propriedade, é o local de sua reprodução. Na segunda, está contida a primeira, que a sustenta, encarna-a e idealiza-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata (cotidiana) (LEFÈBVRE, 2001). Nessa perspectiva, a escolha das ilhas surge da preocupação em analisar se esses locais estão sendo cambiados e valorizados economicamente (RODRIGUES, 1997) e quais são os principais articuladores e beneficiados no processo de valorização.

A Belém vivida por todos é planejada pelo Estado a favor dos agentes hegemônicos, mas dela não se exclui a ordem imediata, associada aos rios e à dinâmica da floresta, aquela que não pode ser compelida pelas abstrações do espaço “construído, produzido, projetado, portanto, notadamente urbano, isto é, o espaço da representação e a representação do espaço” (LEFÈBVRE, 2008, p. 40).

Por ser uma categoria específica nas políticas de planejamento e gestão, a produção espacial acontece sob “a atuação do Estado, do capital e da sociedade” (MOLINA, 2007, p. 16). Consideram-se esses agentes os predecessores da sua fragmentação, uma vez que utilizam os locais de maneira diferenciada, visando interesses particulares às suas esferas de poder (MOLINA, 2007).

Os agentes do Estado (poder público) são representados pelos técnicos e gerentes de planejamento das políticas públicas, pertencentes aos órgãos ligados à gestão das ilhas; os agentes do mercado são representados pelas empresas de viagens, pelos donos de pousadas, de bares e de restaurantes, pelas empresas de transporte, pelos comércios de prestação de serviços; e pela sociedade, representada pelos visitantes (locais e externos), além dos moradores.

O cenário urbano de Belém apresenta o rio e seus atrativos como principal pano de fundo, eis a preocupação em analisar se as práticas que se revelam no espaço não constituem estratégias apoiadas em discursos regionalistas, os quais reproduzem lógicas de apropriação e de gestão aplicadas a outras realidades (TRINDADE JÚNIOR et al, 2008). Nessa conjuntura, as ilhas acabam se mostrando espaços propícios para a reprodução dessas lógicas de apropriação do capital, por trazerem consigo singularidades espaciais, transformam-se em extensões territoriais de relevante potencial turístico, com frequente demanda externa e boa

aceitação por parte dos residentes. Admite-se que as existências e possibilidades podem ser únicas para esses locais, pela forte presença da natureza, “não a dos padrões românticos, mas aquela em que a paisagem é o resultado da acumulação de tempos” (SANTOS, 1982, p. 38).

Os visitantes, geralmente, vão em busca de contato com a fauna, com a flora e com as populações ribeirinhas, ou somente pelas possibilidades de usufruir momentos de lazer e de contemplação da paisagem. Entende-se que esse fenômeno de deslocamento decorre da saturação dos grandes centros urbanos, produzindo na população a necessidade de afastamento dos desarranjos diários, buscando, assim, o aproveitamento máximo do tempo livre.

As áreas de vivência ribeirinha fazem parte do campo dialético de espacialidades e temporalidades diversas dessa Amazônia heterogênea, em que o rio e a floresta oferecem atributos de interesse às práticas econômicas e às políticas ambientais. Logo, procura-se fugir dos discursos que referenciam essa região somente pelos usos e fins voltados para a floresta, pois há o entendimento que o ambiente é diversamente urbanizado.

Diante disso, o presente trabalho discute sobre as ações do Estado na produção de um espaço, considerando a região insular diferente do que se possa imaginar, fortemente urbanizado. A análise das políticas pensadas para as ilhas de Belém foi desenvolvida por meio de um conjunto de documentos, entre eles os Planos de Desenvolvimento do Turismo no Estado do Pará (PDT-PA) e, atualmente, o plano Ver-o-Pará, os quais trazem para este início de século um conjunto de ações intencionistas neste espaço, que configuram novas lógicas impostas com base em uma ordem distante (LEFÈBVRE, 2001), ligadas a uma dinâmica global que, em muitos aspectos, simulacram elementos do cotidiano, ainda muito ligados pelo dinamismo de rios e floresta, a uma ordem próxima (LEFÈBVRE, 2001), reproduzindo-os com vistas aos mercados de turismo emissores, sobretudo o internacional.

Em relação ao procedimento metodológico, optou-se pelas pesquisas documental e bibliográfica, à luz das políticas de turismo pensadas para a região de ilhas entre os anos de 2001 e 2012, e a sua inclusão em um contexto mais amplo, no qual prevalece a abordagem ambiental e mais recentemente a cultural, que apresenta pouco articulada com as necessidades e características socioespaciais desses locais. Nesse sentido, a análise das políticas públicas de turismo e o seu reatamento no espaço insular permite-nos pensar no papel dos planejadores e promotores territoriais a partir das propostas de desenvolvimento e planejamento pensadas e executadas no espaço.

AS ILHAS COMO PRODUTO HISTÓRICO E SOCIAL DAS RELAÇÕES SOCIAIS DE PRODUÇÃO

Moreira (1989) considera que a Belém nascida e crescida em função do rio teve sua expansão urbana dividida nas seguintes etapas: a ribeirinha (de 1616 até a metade do século XVIII); a de penetração ou interiorização (de meados do XVIII até a metade do século XIX); de continentalização (da metade do século XIX em diante). Trindade Júnior (1998) acrescenta a essa periodicização a fase atual: de metropolização (iniciada a partir da década de 1960 até o período atual), dividida em dois momentos distintos: o primeiro, pela forma urbana compacta ou confinada e o segundo, pela forma dispersa ou desconcentrada.

De “flor das águas” (MOREIRA, 1989) à metrópole difusa e dispersa (TRINDADE JÚNIOR, 1998), Belém se destaca pela “constelação” de ilhas que a cerca. Particularmente, interessamos o aprofundamento da discussão em torno do perímetro insular da parte sul, que durante o período colonial foi valorizado por sua posição estratégico-militar e por ser a rota de fuga para grupos marginalizados. Posteriormente, durante a Belle-Époque, tornou-se centro de produção e abastecimento de produtos regionais, além de depósito de resíduos da capital em constante renovação estética e higienista. Mais recentemente, esse perímetro continua a abastecer a parte continental com produtos extraídos do rio e da floresta, comercializados nos portos e feiras, servindo também como opção de lazer para os moradores da cidade.

Na história oficializada por documentos, mapas e relatórios, poucas são as referências às ilhas do sul da cidade. Portanto, fez-se necessário empreender um movimento de pesquisa que pudesse ir até a gênese das dinâmicas estabelecidas nesses locais, de modo a possibilitar um melhor entendimento sobre as mudanças e permanências que se mostram no momento presente.

Moreira (1989) argumenta que nenhuma cidade brasileira apresenta tão grande número de ilhas quanto Belém e, apesar dessa condição, denuncia que poucos são os registros oficiais sobre a região insular, sendo que algumas sequer possuem nomenclatura registrada nos órgãos oficiais. Em outras palavras, nos registros são destacadas as ilhas de maior extensão territorial e que apresentaram, nas últimas décadas, maior crescimento populacional, como as ilhas de Mosqueiro, Caratateua (Outeiro), Cotijuba e Combu.

Belém foi fundada estrategicamente em uma península margeada pelo rio Guamá e pela baía do Guajará, tendo como diferencial sua localização privilegiada em terras altas, que permitiam o controle de entrada e saída na foz do rio Amazonas, assumindo importância histórica como centro regional, devido à sua posição geográfica privilegiada como uma porta de entrada acessível na vasta bacia amazônica (BROWDER; GOLDFREY, 2006).

No espaço que já era ocupado por indígenas Tupinambá (COSTA, 2013), foram erguidas fortificações e igrejas, iniciando assim o estabelecimento português e a origem do núcleo central da cidade. Para Moreira (2010), os indígenas, primeiros habitantes desse espaço, eram conhecedores únicos dos desafios impostos pelos rios e pelas florestas, por isso foram fundamentais à ocupação lusitana, iniciada por meio de estratégias político-militares, que vão desde a expulsão de outros concorrentes europeus, interessados em expandir a produção e o comércio de açúcar, até o interesse pelos produtos naturais da região.

Posteriormente, auxiliados pela igreja, os colonizadores passaram a usar a mão de obra indígena para edificar conventos, hospitais, casas e armazéns, mas também, para caçar, pescar e colher o alimento, o que ocasionou deslocamentos indígenas das regiões do Salgado, do Marajó, do Tocantins e do Baixo Amazonas, primeiras áreas de captação desses grupos (MOREIRA, 2010).

No decorrer dos séculos XVII e XVIII, o rio e a floresta significavam mais que desafios, eram oportunidades de exploração de riquezas inimagináveis para o conquistador. Entretanto, sem a participação do indígena não havia como garantir a ocupação e a guarda desse imenso território (COSTA, 2013). Dessa forma, o domínio português, a partir das relações de trabalho, deu-se de dois modos distintos: aceitação e resistência. Não sendo possível conduzir a ação sobre os nativos de maneira igual, coube a cada forma específica de contato um determinado tipo de abordagem (GUZMAN, 2008).

Entre o séculos XVII e XVIII, as ilhas já representavam o maior componente natural de Belém, impressionando os diversos viajantes que circulavam pela região. Inúmeros registros e escritos descrevem as águas e as matas enquanto movimento e expressão das forças da natureza, colaborando com o entendimento sobre a vida nessas cidades.

No período pombalino⁴, a partir da segunda metade do século XVIII, cria-se um novo projeto político mercantilista, que extinguiu a maioria dos regimentos de missões, negando-se também a escravidão indígena, houvera, inclusive, forte incentivo à miscigenação entre colonos e índios. Visava-se, a partir de tais ações, assegurar o crescimento contínuo da população da colônia e a diminuição do poder da igreja (SOUSA, 2002). Esse estrangulamento das práticas sociais indígenas ocasionou inúmeras tensões, como revoltas e fugas para a floresta nos arredores de Belém, havendo ainda a proliferação de uma série de doenças que dizimaram aldeias inteiras.

Diante das epidemias, das leis de liberdade indígena e dos interesses reais voltados para a criação de um Brasil agrícola, o tráfico de africanos começa a se organizar nas capitanias do Grão-Pará e Maranhão (SILVA, 2012), encaminhando boa parte desse novo contingente de mão de obra para as fazendas que se instalavam na ilha do Marajó e para o município do Acará.

Azevedo e Peres (2015) indicam que as condições sub-humanas de vida e de trabalho as quais os escravos eram submetidos também lhes causou profunda revolta, culminando em processos de luta e resistência. Consequentemente, muitos desses indivíduos fugiam das fazendas buscando espaços que lhes afastassem das condições de maus-tratos, sendo estes locais denominados de quilombos, expressões espaciais da resistência negra.

As primeiras rotas de fuga partiam da freguesia da Campina, permitindo aos fugitivos adentrar o Utinga para ganhar o rio Guamá, Acará e Moju, (MARIN, 2000). As ilhas mais próximas de Belém, mesmo aquelas onde eram encontradas propriedades agrícolas, encontravam-se como principal caminho para aqueles que se rebelavam contra os desmandos da metrópole portuguesa.

O emprego de forças militares na caça de escravos era constante, havia incursões à ilha de Mosqueiro, ao distrito de Barcarena, a ilha das Onças, aos cursos dos rios Guamá e Capim, sempre à procura de mocambos, visando destruí-los e prender os fugitivos (BEZERRA NETO, 2001).

A esse respeito, ainda no período colonial, acentua-se a complicação fundiária na área insular, haja vista a intensificação de sesmarias nessa região e nos entornos, principalmente às margens de rios como Guamá, Acará e Moju, em que se transferia o direito privado ao uso do solo para ocupantes sesmeiros oficiais. Contudo, vale lembrar que nesses espaços já havia diversos sujeitos que viviam e sobreviviam do que o lugar dava, estabelecendo-se, uma rede complexa de relações e significados (DERGAN, 2006).

4 A partir da segunda metade do século XVIII, o primeiro-ministro português Marques de Pombal inicia na Amazônia um projeto político de ocupação e defesa do território, principalmente com a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão no ano de 1755, que desencadeou mudanças significativas na organização do espaço amazônico, inserindo a região no mercado internacional, a partir de um modelo de acumulação que possibilitou a passagem do capitalismo mercantil ao industrial (VICENTINI, 2004).

Durante o movimento da Cabanagem, entre os anos de 1835 e 1840, conhecido como um levante contra as condições de vida e miséria existente na Província, considerado ainda um dos maiores e mais sangrentos do Brasil, cidades como Belém, Santarém, Vigia e áreas rurais do Acará, Moju, Beja, Barcarena, Conde, Manaus, Tabatinga, Parintins e Maués foram áreas destinadas como palcos das lutas e refúgios, tanto para cabanos quanto para tropas legais, quando desalojadas do poder (CASTRO; CAMPOS, 2015). Nesse sentido, reforça-se a importância das ilhas, uma vez que “a floresta protege, acoberta, dissimula, sobretudo quando se trata de pessoas criadas em seu seio” (MOREIRA, 1966, p 78).

Nas representações da região insular, onde se explicitaram “conflitos e contradições em jogo na produção do espaço” (SERPA, 2014, p. 488), desenvolveram-se imaginários e símbolos estereotipados e hierarquizados, nos quais as ilhas eram tidas como regiões carentes, violentas e de enorme precariedade, indo de encontro com o padrão de metrópole que estava sendo idealizado para a futura Belle Époque, que no século XIX, fez com que a capital paraense ganhasse destaque nacional e internacional, no período denominado de Ciclo da Borracha.

Nesse momento, a paisagem urbana de Belém é incrementada por noções higienistas e estéticas, expressas por esforços na limpeza urbana, na pavimentação das ruas e na construção de praças e de jardins, concedendo à Belém o título de uma das melhores infraestruturas urbanas do país (NÓBREGA, 2006).

Nesse caminhar em que a dimensão ribeirinha reflete um cotidiano inserido em uma totalidade espacial, juntam-se elementos de ordem próxima e de ordem distante (LEFEBVRE, 2008), Belém volta a ser historicamente reconhecida como a porta de entrada para a Amazônia.

Para Coelho (2011), a Belle Époque era movimentada por canais de circulação de mercadorias, de capitais e de bens de consumo, o que dava sentido à mundialização da economia capitalista. Por volta de 1850 a 1920, o ciclo da borracha foi um dos momentos mais expressivos da economia da região amazônica relacionado à exploração, ao beneficiamento e à comercialização do látex retirado da seringueira, havendo ainda o maior aproveitamento das vias fluviais a fim de dinamizar a circulação da produção (TRINDADE JÚNIOR et al, 2016).

No que diz respeito às ilhas, os produtos nativos permaneciam sendo consumidos e comercializados por boa parte da população, sobressaindo-se particularidades que fugiam à tendência homogeneizante do período, a alimentação da maioria da população, por exemplo, ainda refletia um mundo tradicional, isto é, ribeirinho. Para Macedo (2009), o consumo do açaí, fruto típico da região, era bastante regular, cujo abastecimento vinha dos “interiores” dos rios Guamá e Moju, bem como das ilhas do entorno, por meio de uma rede de distribuição de pregoeiros ou ambulantes, na qual era costume utilizar como identificação do ponto de venda uma bandeirinha vermelha, permanecendo essa prática até os dias atuais.

Na região insular, os reflexos da modernização do período da Borracha concentraram-se na ilha de Mosqueiro, onde surgiam: chalés de veraneio de arquitetura europeia; a primeira fábrica de Borracha do Pará (Fábrica Bitar Irmãos), responsável por exportar o produto para países como Alemanha e Inglaterra; a Serraria Nossa Senhora de Nazareth; a Cerâmica Nossa Senhora de Nazareth; a Cerâmica Santa Maria; e a fábrica de gelo e de redes (NÓBREGA, 2006). Os representantes dos grupos hegemônicos locais, elegeram essa ilha como lugar principal para as atividades de lazer e descanso, passando a ocupá-la temporariamente aos finais de semana e nos períodos de veraneio, equipando-a com um trapiche de ferro, com

a instalação de linhas de transporte fluvial à vapor, com um ferrocarril para a locomoção interna e com a inauguração de até mesmo um cinema (TAVARES, 2017).

As demais ilhas, dentro das representações dos regimes mercantilista e industriais, eram tidas como afeitas à civilidade e sem grande importância, quadro que era dificultado pela impressão de natureza excessiva, sendo deixadas de lado pela maioria das políticas e projetos. De acordo com Guerra (2004), embora reconhecido o volume e o valor produtivo das ilhas de Belém, planejadores e promotores territoriais continuaram tratando-as como uma espécie de reserva de terras urbanas ou zona de fornecimento de produtos primários.

Porém, mesmo esquecidas, nas ilhas da parte sul eram estabelecidas redes de ligações diretas, econômicas e não econômicas. Na ilha do Combu, por exemplo, a ocupação se deu por remanescentes indígenas e africanos, que foram obrigados a afastarem-se do movimento ocasionado pela urbanização acirrada ou pela disputa de terras (DERGAN, 2006; NUNES, 2017), bem como pelo resultado da ocupação espontânea de nordestinos oriundos do ciclo da borracha. Para as maiores ilhas evidencia-se o povoamento a partir de projetos governamentais em função da política de imigração, sobretudo as de Caratateua (Outeiro), Onças, Mosqueiro e Cotijuba (MIRANDA, 2015).

No início do século XX, o acirramento com a concorrência internacional no mercado da borracha, ocasionado pelo plantio de seringueiras em grande escala no continente asiático, ocasionou o declínio do maior ciclo econômico já vivenciado em território amazônico (NÓBREGA, 2006). Belém, aos poucos, se distanciava da Belle Époque, apresentando dificuldades até mesmo na aquisição de alimentos, em função da estagnação econômica da borracha.

Entre espaços de veraneio, de lazer e de fuga do cotidiano, cujo crescimento da produção agroextrativista também era expressivo, as ilhas abrigaram centros controladores do fluxo migratório, como no reformatórios para menores em condições de risco e em prisões para transgressores da ordem da época. Nesse contexto, sentiu-se a necessidade de sistematizar as principais transformações espaciais ocorridas na região insular ao longo do tempo (quadro 01), considerando que algumas ilhas, mesmo não fazendo parte da jurisdição municipal de Belém, influenciaram consideravelmente na produção espacial local.

Quadro 1 – Ilhas de Belém: principais transformações no espaço até a década de 1960

Objeto/transformação espacial	Descrição	Período	Ilha
Sesmaria Dom Lourenço Álvares Roxo de Portlis	Enquanto sesmaria, tinha a produção voltada para a plantação e beneficiamento de cana-de-açúcar e fabricação de aguardente.	1721	Ilha das Onças (Barcarena)
Olaria Landi	A sesmaria da ilha das Onças deu lugar uma olaria pertencente a Antônio José Landi, voltada para a fabricação de telhas e tijolos, entre outros utensílios de barro cozido. O empreendimento durou pouco tempo e logo foi transferido para sua fazenda e engenho (Murutucu), uma vez que eram constantes os problemas de doenças e fuga da mão-de-obra indígena, além de ser um tanto onerosa manter a mão-de-obra negra.	1759	Ilha das Onças (Barcarena)

Engenho "Uriboca"	Construído no ano de 1780 e, posteriormente, transferido para as margens do rio Uriboca, na remediações de Marituba, em 1799. O engenho constituído por Manuel José Alves Bandeira foi desativado, por não estar mais conseguindo produzir açúcar e aguardente, haja vista a falta de canaviais.	1780	Arapiranga (Barcarena)
Mocambo Arapari	Registro de cartas solicitando diligências para essa região devido ao "descimento" de índios Pacajás e a constituição de Mocambos que deveriam ser combatidos.	1781	Região do Arapari
Engenho Fazendinha	Criado para embranquecimento de arroz, sendo propriedade do Capitão Luis Pereira da Cunha, localizado próximo ao igarapé Piri-açu.	Por volta de 1784	Cotijuba
Lazareto	Pequeno hospital utilizado para a quarentena de lazarentos e doentes com varíola, principalmente, escravos.	Entre 1806 e 1810	Arapiranga (Barcarena)
Sesmaria Capitão José Xer. de Azevedo	Localizada abaixo da "boca" do Arapari, de frente para a ilha das Onças, com constituição pequena se comparada às ilhas próximas. A concessão foi obtida em virtude da necessidade de cultivo de terras na província e pelo fato do requerente possuir considerável número de escravos disponíveis para a agricultura.	1821	Patos (Potés)
Refúgios Cabanos	As ilhas eram espaços estratégicos para os revolucionários, uma vez que nesses locais estavam localizadas as moradias de boa parte dos revoltosos. Homens, em sua maioria, que moravam nas inúmeras cabanas à beira dos rios e igarapés, tornando a experiência e o uso da floresta um fator fundamental para o sucesso das fugas e combates.	1835-1840	Ilha das Onças, Mosqueiro, Arapiranga, Tatuoca, Caratateua (Outeiro)
Base Militar da Brigada Pernambucana	Registra-se a instalação de uma base em que funcionava um hospital militar, sendo composta por 63 homens, responsáveis por abater os revolucionários cabanos.	1836	Cotijuba
Hospedaria de Imigrantes	A edificação tinha por atividades o abrigo de imigrantes estrangeiros e brasileiros que chegavam ao Pará. O processo de criação da hospedaria dinamizou a ocupação da ilha, que, mesmo com a ausência de uma ponte, possuía intenso fluxo de pessoas e mercadorias em seus portos. No local o governo organizou o recebimento de imigrantes, criando diversas ações de controle sanitário para esses grupos, principalmente constituídos de estrangeiros, visando evitar contaminações e focos de epidamias.	1895	Caratateua (Outeiro)

Colônia agrícola de italianos	Diretamente ligada à criação da hospedaria de imigrantes, a "Colônia Modelo do Outeiro" abrigou grupos familiares de agricultores italianos que chegavam em navios da companhia La Ligure Brasileira. Esse povoamento se daria mediante contratos firmados entre o Governo do Estado e concessionários que se responsabilizavam pela vinda e instalação dos colonos.	1899	Caratateua (Outeiro)
Depósito de Detritos e resíduos	Criado em virtude da necessidade de local para armazenar os detritos gerados pelas obras de desobstrução das docas do Pará, "pela extraordinária quantidade de entulhos nela contida", visando assim a "higiene e conservação na qual a capitania deve cooperar com os agentes", onde o serviço deveria "ser realizado à noite com a maré na vazante (BELÉM, 1902, p. 128).	1902	Patos (Potés)
Instituto Orfanológico do Pará	Dentro do projeto higienista republicano da cidade, esses locais tinham por função abrigar crianças do sexo masculino que fossem consideradas órfãs e desvalidas.	1903-1913	Caratateua (Outeiro)
Ferro-carril	Estrutura que ligava a praia do Chapéu Virado à vila para a melhoria do fluxo de visitantes e mercadorias na ilha.	1904	Mosqueiro
Trapiche da vila	Destinado à atracação de navios a vapor que vinham de Belém e outras regiões.	1908	Mosqueiro
Cine Guajarino	Contando com bancos corridos, ventiladores de parede, diminuta sala de espera e um projetor, o cinema de Mosqueiro, exibia os grandes sucessos de sua época.	1913-1970	Mosqueiro
Usina Vitória	Administrada pela Companhia Paraense de Plantações de Borracha, que também possuía outra usina na vila de Pinheiros (Icoaraci), foi uma importante fornecedora de matéria prima para a indústria estrangeira, selecionando sementes, preparando lâminas de borracha, extraíndo e embalando óleos e essências. Contando com boa parte da mão de obra de imigrantes nordestinos que chegavam ao Pará.	1930-1975	Ilha das Onças
Educandário Nogueira de Farias/ Colônia Reformatória de Cotijuba (CRC)	Inicialmente, voltado para grupos de menores infratores e abandonados da cidade, com a justificativa governamental de que o aumento da criminalidade pós declínio da borracha aumentara significativamente. Em 1961, passou a funcionar no mesmo local o Instituto de Recuperação Social (IRS), definindo o Educandário poucos anos depois.	1933	Cotijuba

Cooperativa agrícola Japonesa	Ocupada por famílias remanescentes do engenho de arroz e por funcionários do educandário, a ilha recebeu um grupo com cerca de 18 famílias de origem japonesa, responsáveis por fornecer alimentos agrícolas para os alunos do educandário e por vender parte da produção nos mercados do ver-o-peso. Permaneceram no local por cerca de 20 anos, quando foram obrigadas a mudarem-se em função da falta de incentivos e do enfraquecimento do solo.	1945-1950	Cotijuba
Estação Magnética	Ponto de referencia fixa para leitura do campo magnético da terra, empregado em telecomunicações, pesquisas científicas, prospecções de minerais e na navegação aérea, terrestre e marítima. A ilha é campo atual de pesquisadores do CNPq e do Museu Paraense Emílio Goeldi (MPEG).	1957	Tatuoca

Fonte: APEP (1889), Belém (1902), CODEM (1899), Moreira (1966), Baena (1969), Mourão (1989), Menezes, (2000), Marques (2004), MPEG (2004), Emmi (2009), Kettle (2010), Melo (2010), Carneiro (2011), Carvalho, (2014), Brilho (2015), Miranda (2015), Costa (2017), Pinheiro (2017).

Organização: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues.

A falta de demanda pela borracha ocasionou um período de expressiva estagnação econômica, principalmente nos grandes centros urbanos, como Belém e Manaus, obrigando-os a encontrar outras formas de permanência que garantissem suas posições enquanto frentes da economia regional. Manaus, por meio da criação da Zona Franca, conseguiu atrair significativos investimentos, fazendo com que seu PIB seja, até os dias de hoje, o de maior expressão na região. Em Belém, prevaleceu a indústria tradicional, o extrativismo, o turismo, o comércio e o setor de serviços em geral (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

Mesmo entre os registros históricos oficiais, é possível perceber as permanências e as resistências de grupos que foram pouco privilegiados nesse acontecer. Nos espaços dos portos, trapiches, feiras, praças, calçadas, botecos e tabernas da cidade, se inscrevem os sentimentos, a memória e a vida dos sujeitos insulares. Essa invisibilidade, aparentemente representada nos planos de governo, não pode anular ou apagar o espaço vivido, que apenas se readéqua e assume novas funções.

AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NA AMAZÔNIA

Na década de 1960, ocorreu o processo de integração regional, promovido pelo governo federal, fazendo com que a região amazônica passasse por novos impactos e mudanças consideráveis, trazendo novas perspectivas e problemáticas para os estudos da região (BECKER, 1997). Esse período, marcado pela inserção de políticas territoriais de desenvolvimento regional, que visavam integrar esse espaço ao restante do país, por meio da substituição gradativa dos rios e das ferrovias por rodovias, incentivos fiscais, início da industrialização, atração da mão de obra migratória e vinda dos grandes projetos.

As políticas de desenvolvimento regional criaram um intenso processo de urbanização, promovendo impactos sociais de escala considerável, como: o crescimento populacional pela chegada dos imigrantes; o aumento da intensidade dos conflitos; e os impactos ambientais decorrentes da implantação de indústrias, do agronegócio e da agropecuária. As mudanças na rede urbana e no modo de vida das populações tinham por objetivo organizar uma base logística regional, de modo a dar suporte aos novos projetos de crescimento econômico e de integração. Dessa maneira, Belém, Manaus e São Luís foram elevadas às categorias de metrópoles.

Sem fugir às lógicas das transformações globais, o território amazônico foi ambientado por uma mistura de inserções e exclusões, de velocidades e atrasos, surgindo nexos da modernização da sociedade urbana (SANTOS, 1993), cujo sistema de objetos e sistema de ações interagem, coexistem e se distanciam em diversas escalas de análise.

O quadro regional, desde então, afirma a existência de uma dinâmica de urbanização difusa e diversa. Com isso, houve uma mudança no padrão de organização do espaço que desemboca, igualmente, em uma maior complexidade, relacionada não só às formas das cidades, como também aos seus conteúdos, confirmando o processo diferenciado de produção do espaço (TRINDADE JÚNIOR, 2011).

Nesse sentido, foi introduzido no espaço amazônico uma série de políticas e projetos econômicos que transformaram o território, integrando-o economicamente ao Nordeste e ao Centro-Sul do Brasil. Entre os principais balizadores desse processo está a inauguração da Rodovia Belém-Brasília, cujas repercussões se traduziram de maneira decisiva no plano da configuração espacial. Essa fase que se estende até o período atual é marcada por ambiguidades, rupturas e (des)continuidades, em que, de um lado, consolidam-se modos de vida extremamente modernos, sofisticados e artificializados e, de outro, apresentam-se crescimentos econômicos baixos, déficit habitacional, favelização acentuada, insuficiência dos serviços e dos equipamentos urbanos etc. (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

Em Belém, destaca-se a abertura da base militar de Val de Cans para o tráfego de passageiros domésticos, fornecendo subsídios para a mobilidade de pessoas, por meio da implantação de voos nacionais e internacionais (SUDAM, 1968) e a construção da Belém-Brasília, primeiro grande eixo de penetração rodoviária da Bacia Amazônica (VICENTINI, 2004), firmando, assim, a abertura da floresta para o capital nacional e internacional, assim como a sua inserção no turismo moderno.

No que diz respeito ao setor de serviços e equipamentos, comuns em espaços voltados para a produção do turismo, afirma-se que entre as décadas de 1970 e 1980 os meios de hospedagem ganharam estímulos para a inauguração de hotéis de luxo em cidades como Manaus, Santarém e Belém, como a Tropical em Manaus (1969) e a rede Horsa⁵ em Belém

5 Desde a década de 1950, a rede Horsa (Hotéis Reunidos S/A), considerada a primeira grande rede hoteleira do Brasil, destacava-se como a responsável pela construção de grandes empreendimentos de hospedagem no país. A partir da década de 1970, por meio de incentivos fiscais para a hotelaria desenvolvidos pela EMBRATUR, o grupo criou estabelecimentos comerciais, como o Hotel Nacional em Brasília, a convite pessoal do então presidente da república Juscelino Kubistcheck, e o originalmente denominado Hotel Nacional (Excelsior Copacabana), no Rio de Janeiro, inaugurado em 1972, com projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer, bem como empreendimentos em São Paulo, Belém e Belo Horizonte (XAVIER, 2007). Em Belém, o grupo atuou no Hotel Excelsior Grão-Pará, atual Hotel Grão-Pará, localizado no bairro da Campina, nas proximidades da praça da República.

(ANDRADE; TAVARES, 2012). Outro destaque do período são para as iniciativas voltadas para a macrodrenagem de Belém, em que o poder público, por meio da macrodrenagem⁶ do Igarapé das Almas substituindo-o pela avenida Visconde de Souza Franco, (re)organiza os usos e tipologias do espaço, em que as vilas operárias e os assentamentos informais dão lugar aos arranha-céus, centros de comércio e serviços de luxo (CARDOSO; VENTURA NETO, 2013), processo identificado como gentrificação, muito comum em cidades turísticas.

A política de incentivos fiscais e de abertura econômica cresce com os distritos industriais de Icoaraci e de Ananindeua, voltados para atividades fabris e de beneficiamento de matéria-prima. Assim, o estabelecimento de uma infraestrutura de transportes e hoteleira seria fundamental para os planos governamentais de receber grandes empresas e futuros investidores.

Para Andrade e Tavares (2012), investir no turismo era a expectativa de um vantajoso custo-benefício, pois, se comparado a outras atividades econômicas, o pouco investimento e a quantidade e diversidade de empregos (hotelaria, restaurantes, agências de viagens, transporte e artesanato) possibilitaria integrar a região no contexto socioeconômico e cultural do país. Para as autoras, essas ações influenciaram indiretamente na atração espontânea de uma oferta hoteleira para as margens dos eixos de integração (Belém/São Luiz; Belém/Brasília; Cuiabá/Santarém; Cuiabá/Porto Velho; Porto Velho/Manaus e Manaus/Boa Vista), mas também a atração de estruturas de hospedagens e restaurantes para os viajantes. Mesmo que alguns destes precários hotéis visassem atender às eventuais pessoas que trafegavam pelas precárias estradas amazônicas, outros equipamentos hoteleiros se beneficiavam da facilidade do acesso para estimular uma prática turística pouco convencional na época. Não obstante, as isenções fiscais atraíram empresas especializadas no transporte hidroviário e aeroviário.

A elaboração das políticas públicas de turismo começou a tomar corpo na década de 1970, com a elaboração do I Plano de Turismo da Amazônia (PTA), no ano de 1977 (NÓBREGA, 2006), coordenado pela SUDAM, norteador das ações durante todo o período de 1980 a 1985:

A dinamização do turismo na Amazônia, como setor planejado e rentável, objetiva causar um impacto sobre as atividades econômicas, com reflexos nos níveis de emprego, renda e investimentos, justificado plenamente pelo apoio especial das várias esferas governamentais e a mobilização da iniciativa privada (SUDAM, 1977 apud NÓBREGA, 2006, p. 40).

De acordo com Nóbrega (2006), os objetivos que se pretendiam alcançar por meio do I PTA – e posteriormente com o II PTA – voltavam-se para a contribuição na ocupação territorial ordenada e para a participação no desenvolvimento econômico e social da região, a partir da geração de emprego e renda, com os menores custos econômicos e sociais possíveis, valorizando os recursos naturais da região, assim como seu patrimônio histórico-cultural. Observa-se que, na década de 1970, a geração de emprego e renda era a principal premissa defendida pelos planejadores e promotores das políticas de

6 Numa ordem cronológica, encontram-se: o Programa de Recuperação das Baixadas (anos 1970); o Programa de Macrodrenagem da Bacia do Una (anos 1980); o Programa de Recuperação da Bacia do Tucunduba (anos 1990); e, mais recentemente, o Programa de Macrodrenagem da Bacia da Estrada Nova (PROMABEN) (CRUZ, 2012).

turismo regionais, seguindo a lógica do modelo econômico colocado pelos governos militares para o território nacional.

O II PTA, lançado pela SUDAM em 1992, em conjunto com a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) e com o Banco da Amazônia (BASA), vigorou até o ano de 1995, tendo por objetivo constituir um instrumento para coordenar as ações do Governo Federal e dar apoio à iniciativa privada (NÓBREGA, 2006). As diretrizes gerais do documento eram as seguintes:

Promover o desenvolvimento turístico de forma ecologicamente sustentada; revitalizar as ações estruturais das instituições públicas e privadas componentes do trade turístico regional; minimizar o aproveitamento dos recursos naturais e culturais na produção do turismo receptivo; integrar os roteiros turísticos regionais; revigorar a imagem da Amazônia com destino das correntes turísticas. Quatro eram os programas prioritários para consolidação da Amazônia como produto turístico a saber: a) Programa de Educação Turística; b) Programa de Estudos, Pesquisas e Planejamento; c) Programa de Marketing e Promoção; d) Programa de Infraestrutura e Equipamentos Turísticos (NÓBREGA, 2006, p. 42).

Nóbrega (2006) realizou uma sistematização e análise profunda dos planos. No II PTA, diferente do primeiro, enfatizou-se a questão ambiental, por influências externas que estavam ocorrendo a nível mundial no período. Nesse plano, sugere-se a possibilidade de "compatibilização do crescimento econômico com a conservação ambiental, sob a ótica do desenvolvimento sustentado" (NÓBREGA, 2006, p. 42).

Esse apelo de se direcionar grande parte das ações do plano ao caráter ecológico deve-se à influência mundial, sensibilizada principalmente a partir da segunda metade do século XX, quando o mundo passou a testemunhar uma grande e rápida deteriorização ambiental. O cuidado com o meio natural tomou maior proporção a partir da Conferência de Estocolmo, em 1972, ampliando sua discussão depois da Rio 92. Um dos grandes entraves encontrados nessa discussão foi justamente como encontrar o ponto de equilíbrio entre conservar o meio natural e permitir a geração de fluxos econômicos com a utilização desse recurso. Outro ponto que merece destaque é como garantir o convívio das populações tradicionais nessas áreas, visto que grande parte dos projetos, concebidos na escala regional amazônica, tinha o caráter de exclusão social na efetivação prática de suas ações (NÓBREGA, 2006, p. 43).

Na década de 1970, também surgem os primeiros programas de financiamento para a atividade turística, como o Fundo Geral do Turismo (FUNGETUR) e o Fundo de Investimentos da Amazônia (FINAM). Mais adiante, Nóbrega (2006) buscou compreender as ações e instrumentos do Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR) lançado em 1996, referência principal de sua pesquisa, que visava ser a:

[...] promessa de mais um programa que será implantado na Região, com parcerias financeiras de recursos dos organismos internacionais, a exemplo de bancos de desenvolvimento, como o BIRD - Banco Interamericano de Desenvolvimento. Para implementar as ações delineadas no Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal - PROECOTUR, o BIRD alocará recursos da Organização dos Estados Americanos - OEA, através de acordos de Cooperação Internacional; da Organização das Nações Unidas - ONU, por meio do PNUD; de bancos nacionais de financiamento onde se destaca o BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; e, por fim, do setor privado (NÓBREGA, 2006, p. 50).

Mais recentemente, entre os anos de 2001 e 2011, destacam-se as diretrizes do Plano Nacional de Turismo (PNT), cuja proposta principal é a de regionalizar o turismo, descentralizando parte das estratégias que eram responsabilidades do governo federal. Para isso, ainda na década de 1990, a PARATUR fez o zoneamento turístico do Estado e definiu quatro polos de desenvolvimento setorial (Costa Atlântica, Tapajós, Marajó e Araguaia-Tocantins). Posteriormente, acrescentando-se outros novos polos, ficando a divisão da seguinte forma: Belém, Costa Atlântica, Marajó, Tapajós, Xingu e Araguaia-Tocantins, que permanecem até a atualidade (PARÁ, 2012).

Todas essas políticas e intervenções expressam-se na caracterização do atual planejamento das políticas voltadas para o turismo, cuja importância dos incentivos fiscais do governo federal e do processo de integração da dinâmica regional, continua presente na paisagem e na circulação das informações, dos bens e dos serviços.

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O FOMENTO DO TURISMO NA REGIÃO INSULAR DE BELÉM

Na busca por iluminar o presente, observou-se que a expansão urbana iniciada pelo processo de formação metropolitana de Belém, período identificado pela concentração e disseminação de fluxos diversos (VELOSO, 2015). Em termos gerais, desprezou a dinâmica existente na região insular, uma vez que a penetração e interiorização se deu em sentido contrário às ilhas, principalmente, as da parte sul.

A não ser paisagisticamente, as ilhas do lado do Guamá têm reduzida significação para Belém, a começar por se acharem na margem oposta à cidade. Contudo, destacam-se pelo seu tamanho as do Combu, dos Patos, São Benedito, Marinheiro, Murutucu, Paulo da Cunha e outras mais. Pelo exposto, vê-se que a moldura nesográfica da capital paraense se compõe de três grupos de ilhas: as que defrontam a cidade, as que margeiam o lado direito do estuário e as que se localizam no lado do Guamá (MOREIRA, 1989, p. 71).

Dentre os espaços insulares de maior expressão populacional, percebeu-se que o processo de metropolização deu-se das seguintes formas: criação de áreas de proteção ambiental devido às influências internacionais e às denúncias de pesquisadores e ambientalistas; ações dos movimentos sociais organizados por moradores que reivindicavam melhoria de transporte, construção de escolas, de postos de saúde e outros; e a construção e intensificação de vias para facilitar o acesso (MIRANDA, 2015).

Entre as ilhas contempladas como áreas de expansão metropolitana, encontram-se Mosqueiro e Caratateua (Outeiro), cujas características principais vão inicialmente de setores industriais ou residenciais, predominantemente populares, até a suburbanização de alta renda, de constituição mais recente (VELOSO, 2015). Outrossim, entre as novas funções e usos das ilhas mais povoadas (Mosqueiro, Outeiro e Cotijuba), antes mesmo da metropolização, destacava-se o incremento de segundas residências (casas de veraneio).

Mesmo com a desestruturação de relações, de modos de vida, de hábitos e de valores, permaneceram conteúdos sociais marcados por temporalidades específicas (TRINDADE

JÚNIOR, 1999). Nas ilhas da parte sul, perduraram práticas tradicionais de extrativismo e atividades de subsistência baseadas nos cultivos de alimentos como milho, feijão, arroz e legumes, tendo em vista as dificuldades de transporte para o continente, onde a travessia era feita em canoas a vela ou remando (RODRIGUES, 2006).

Desde a década de 1970, dentro do projeto desenvolvimentista de governo, houvera forte incentivo à exploração florestal na Amazônia. Em boa parte das ilhas de Belém e adjacências, foram concedidos terrenos pelo governo do estado para implantação de fábricas de beneficiamento do palmito de açaí. Contudo, as concessões, que eram apenas para exploração florestal, em muitos casos, viraram posses com títulos reconhecidos em cartório. No bojo dessas áreas concedidas, estavam as terras de marinha, onde já residiam famílias ribeirinhas, formando-se o cenário de conflitos fundiários atual (MOURÃO, 2011).

O conjunto de variáveis permite a construção de uma paisagem urbana de expressiva relação das comunidades tradicionais com a cidade, com o rio e com a floresta. Ribeirinhos das ilhas e do continente encontram-se e misturam-se aos novos arranjos espaciais constantemente impostos na cidade. Dessa forma, nesses locais, encontram-se inúmeras resistências e, sobretudo, permanências de usos já estabelecidos, formando um entrave ao planejamento governamental e à substituição por usos voltados para o lazer e para o turismo (TRINDADE JUNIOR, 2014).

Seguindo essa conjuntura e visando à compreensão das principais estratégias para o fomento do turismo na Pará por parte dos planejadores e, seus reflexos na produção do espaço e no plano da vida cotidiana, concentraremos atenção especial nos últimos planos de turismo do estado do Pará, o Plano de Desenvolvimento do Turismo e o Plano Estratégico do Turismo: Ver-o-Pará, respectivamente, atentando para a região insular de Belém.

O Plano de Desenvolvimento Turístico (PDT) do Estado do Pará

O Plano de Desenvolvimento Turístico (PDT) do Estado do Pará, estabelecido entre os anos de 2001 a 2011, constituiu-se no primeiro instrumento de fomento do turismo do estado. No que toca ao conteúdo do plano, o mesmo está dividido basicamente em três grandes seções, a saber: a) Diagnóstico da situação atual do turismo paraense; b) Objetivos e estratégia; c) Programas e ações (PARÁ, 2001).

Em suas palavras introdutórias, o PDT traz como visão:

Definir estratégias para que a atividade [turística] se desenvolva de forma que traga melhoria de qualidade de vida à população paraense. Considerando a riqueza de atrativos da Amazônia paraense e seu grande apelo sobre mercados emissores de turistas e o crescimento dos segmentos de viagens voltadas à natureza, o Pará apresenta condições muito significativas para que o turismo seja importante instrumento de desenvolvimento econômico e social (PARÁ, 2001, p.5, grifo nosso).

O plano buscou converter o estado do Pará em um destino turístico preferencial para o mercado nacional e internacional, mediante desenvolvimento de ações que aumentassem a permanência e gasto do turista no estado, assim como sua competitividade. O PDT segue

a divisão em polos estabelecida anteriormente pela PARATUR em seis polos importantes. Cada polo apresenta um município sede com atrativos em potencial e apresentado o mínimo de infraestrutura preexistente. Dessa forma, o PDT visa ao desenvolvimento do turismo por meio de ondas concêntricas até atingir todo o polo (PARÁ, 2001).

Na seção "Diagnóstico da situação atual do turismo paraense", o plano apresenta, em um primeiro momento, alguns problemas de infraestrutura e equipamentos básicos que o Estado carece, tais como: transporte, saneamento, eletricidade, hotéis e restaurantes, observando os reclamos de melhorias. Revela, também, que o polo Belém possui uma maior diversificação de recursos turísticos, haja vista ser o maior centro urbano do estado.

No que concerne às ilhas, elas constituem-se como recurso complementar vantajoso, em virtude de seus atrativos, principalmente para os mercados internacional e nacional, mas com pouca força para motivar viagens aos turistas por si mesmo. Entende-se que nas ilhas de Belém encontraram-se articulações importantes para o desenvolvimento das políticas de meio ambiente com as políticas de turismo. Em relação aos principais mercados emissores, o plano revela que:

O mercado dos Estados Unidos é de grande importância no futuro desenvolvimento turístico do Estado do Pará. Pois, é neste mercado onde existe maior volume de demanda e taxa de crescimento naqueles segmentos aos quais Pará oferece maior atrativo: ecoturismo, turismo de aventura, viagens de interesse especial, viagens de interesse geral, incluindo cruzeiro (PARÁ, 2001, p. 56)

Diante disso, observa-se uma perspectiva de desenvolvimento de turismo mais voltada para o mercado externo à região, como bem é ressaltado no próprio plano, configurando-se, portanto, na promoção de um turismo de massa. No tocante a isso, Serra (2007) nos direciona a uma análise crítica da concepção da atividade turística no Pará com do PDT.

Porém, o que se deve afirmar aqui, é pelo fato de que o Governo do Estado dar um privilégio maior ao turismo de massa (aquele concernente ao fluxo global da economia), esses equipamentos e infra-estruturas [estradas, portos, aeroportos, hospitais, rede de segurança, rede de saneamento e esgoto] estão pensados, concebidos, articulados e decididos, em primeiro plano, para os agentes de classes sociais que podem circular capital de forma mais rápida (SERRA, 2007, p.146, grifo nosso).

Observamos aqui uma importante preocupação por parte do governo estadual em pensar melhorias infraestruturais para receber turistas desses importantes mercados emissores. Dessa forma, compreendemos que o desenvolvimento do turismo no Pará, traz marcas de um caráter seletivo-excludente, sendo pensado para atender muito mais a agentes externos capitalizados ou de maior poder aquisitivo, como bem ressaltou Serra (2007).

No que concerne à seção "Objetivos e estratégias", o PDT ressalta o seu objetivo final, que consiste em:

Converter o Pará em um destino turístico preferencial para os mercados nacional e internacional, mediante um desenvolvimento turístico competitivo e sustentável, que contribua decisivamente para melhorar a qualidade de vida dos habitantes do Pará, gerando maior bem estar material e maior bem estar emocional (PARÁ, 2001, p. 55).

Diante disso e do que já foi evidenciado em parágrafos precedentes, observamos que o plano tem como foco colocar o Pará, a partir das especificidades, recursos naturais e culturais, na rota de investimentos externos. Com isso, os polos tendem a ser alvos de importantes políticas com o intuito de deixá-los mais atrativos. Assim, observamos que no contexto da coexistência de uma ordem próxima e ordem distante, que se rebatem na região insular belenense, o plano permite a promoção de uma ordem de caráter mais distante, que é muitas vezes estranha ao lugar.

Com relação à melhoria da qualidade de vida da população local que o plano ressalta, destaca-se que entre os moradores das comunidades receptoras, normalmente, há uma visão positiva do turismo no início das atividades, relacionado, principalmente, ao discurso do poder público, considerando-o fator gerador de renda, de empregos e de desenvolvimento local (MOLINA, 2006). Entretanto, depois de certo tempo, as opiniões se dividem, devido às mazelas sociais que surgem junto ao progresso econômico.

Na seção "Programas e Ações", o PDT apresenta quatro programas amplos e estratégicos com o objetivo de aumentar a competitividade do Pará no mercado nacional e internacional de turismo.

Quadro 02 : PDT: programas e Ações (síntese)

Programa	Ações
Pará Atratividade	A-1 Criação de Gestores de Experiências Turísticas A-2 Ampliação e Modernização dos Meios de Hospedagem Paraenses A-3 Sinalização Turística A-4 Melhoria das Condições Ambientais dos Municípios Turísticos A-5 Embelezamento Urbano e Melhorias de Infraestrutura A-6 Ordenação Urbanística dos Municípios Turísticos A-7 Sistema de Padrões e Selos de Qualidade A-8 Pará Hospitalidade A-9 Postos de Informações Turísticas A-10 Instituto Internacional de Pesquisas sobre o Ecoturismo
Pará Produtividade	P-1 Inventário, Classificação e Avaliação de Recursos Turísticos P-2 Criação de Grupos de Competitividade Locais P-3 Criação de Empresas em "JointVentures" P-4 Capacitação Profissional/Empresarial P-5 Formação/Capacitação de Pessoal de Base P-6 Simplificação do Processo de Abertura de Novas Empresas P-7 Mecanismos de Financiamentos e Estímulos Fiscais P-8 Desenvolvimento Tecnológico P-9 Sistema de Reconhecimento e Premiação à Profissionalização
	M-1 Criação de Grupos de Marketing por produtos M-2 Criação de uma Infraestrutura de Marketing M-2.1 Unidades Locais de Marketing – ULM's

Pará Marketing	M-2.2 Base de Dados M-2.3 Banco de Imagens M-2.4 Sistema de Inteligência de Mercado M-3 Articulação de um Sistema de Venda e Comunicação M-3.1 Workshops M-3.2 Feiras de Promoção Turística M-3.3 Site Inspection Service M-3.4 Manual de Vendas M-3.5 Seminários de Vendas M-3.6 FamTrips M-3.7 Material Promocional M-3.8 Publicidade M-3.9 Propaganda M-3.10 WebPará M-3.11 MarketingDireto
Pará Gestão	G-1 Comissão Estadual de Turismo G-2 Conselho Estadual de Turismo G-3 Sistema de Indicadores de Sustentabilidade

Fonte: Pará (2001).

O quadro 02 traz uma síntese dos programas e ações para a promoção do turismo no Pará. Destaca-se, dentro do programa "Pará Atratividade", a ação 4 (Melhorias das Condições Ambientais dos Municípios Turísticos), que traz como algumas das atividades necessárias: investimentos em infraestrutura de rede de coleta, tratamento e distribuição de água; investimentos em infraestrutura de coleta, tratamento e despejo de esgotos; e investimentos em coleta e tratamento de lixo (PARÁ, 2001).

Com isso, observa-se que os investimentos em saneamento, dentro do plano, têm por finalidade deixar as cidades mais atrativas para os mercados emissores, cumprindo o principal objetivo do plano. Isso nos leva à conclusão que os investimentos que os polos paraenses recebem, são mais para atender às exigências estabelecidas no âmbito extra-local do que para ajudar a solucionar os problemas da população local, que tem benefícios, a partir dessas políticas, mais por consequência do que por prioridade.

Destaca-se, ainda, dentro do programa "Pará Produtividade" a ação 3 (Criação de empresas em joint ventures), que têm as seguintes justificativas: atrair empresas nacionais e estrangeiras para, em associação com empresários paraenses, investirem na ampliação da infraestrutura turística estadual; associar empresas nacionais e estrangeiras para ampliar a capacidade de promoção e comercialização dos produtos turísticos; atrair para o Estado do Pará know-how e tecnologia para melhoria dos produtos locais e contribuir para atração de novos segmentos de demanda em função do relacionamento dos investidores estrangeiros; aproveitar estas parcerias para promover o produto turístico paraense nos mercados onde estas empresas associadas atuam; dispor de marcas de serviços turísticos que são conhecidas nos mercados emissores (PARÁ, 2001).

Nesse contexto, fica evidente que as políticas de desenvolvimento do turismo têm por objetivo atrair, bem mais que turistas dos mercados emissores em potencial, grandes

empresas que ajudem a promover a atividade turística no Pará. Com isso, a estratégia de planejamento do plano tem um viés extremamente economicista, com medidas concebidas levando em conta um contexto externo à região, uma ordem distante.

O Plano Estratégico de Turismo Ver-o-Pará

A trajetória do primeiro plano de turismo do estado do Pará (PDT) para o segundo é o Plano Ver-o-Pará. Destacamos aqui, de forma breve e seguindo um contexto histórico, outros programas amplos criados para o desenvolvimento do turismo.

O Programa Nacional de Desenvolvimento e Estruturação do Turismo (PRODETUR), um macroprograma de investimentos do governo federal em parceria com o banco interamericano de desenvolvimento (BID), cujo enfoque territorial foi iniciado desde 1994 com a institucionalização do Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), sob a coordenação do então Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, nesse primeiro momento, foi concebido para dinamizar o desenvolvimento da atividade turística em âmbito municipal, por sua visibilidade, que passou a ser alvo de atenção e fonte de discussão de milhares de pessoas, direta e indiretamente envolvidas e/ou beneficiadas por ele, e também pela mobilização realizada, que serviu de base para as políticas públicas de turismo subsequentes, alicerçadas na regionalização do turismo (NASCIMENTO, 2015).

Posteriormente, com o lançamento do Programa de Regionalização do Turismo “Roteiros do Brasil”, nos anos de 2003 a 2007, a retórica sobre o desenvolvimento sustentável foi acrescentada, permitindo que um conjunto de municípios pudesse fazer parte ou ampliar a cadeia produtiva do setor turístico. Nesse mesmo período, foi criado o Ministério do Turismo, reforçando o fortalecimento da regionalização.

Entre os anos de 2007 e 2010, a Política Nacional de Turismo adquire um novo sentido, o de maior inclusão social, cabendo ao governo federal estabelecer eixos de ligação entre a sociedade, as entidades públicas (nas três esferas de poder) e a iniciativa privada, almejando o surgimento de uma perspectiva de turismo mais cidadã, via estímulo e fortalecimento do mercado nacional (MTUR, 2013).

Para Nascimento (2015), desde o PROECOTUR, que objetivava promover o desenvolvimento sustentável na Amazônia Legal, tendo como vetor principal o ecoturismo, o governo brasileiro buscava manter relações estreitas com o BID, que até o ano de 2008 aguardava a conclusão do planejamento dos produtos da oferta turística da região para liberação de crédito. A proposta, mesmo encaminhada pelo MTUR no ano de 2010, não teve sua segunda fase desenvolvida, sendo descartada da agenda política do governo, que não considerou o PROECOTUR como uma política de desenvolvimento regional, mas como uma política ambiental promovida por uma instituição pública, o Ministério do Meio Ambiente. Assim, o PRODETUR firma-se em substituição aos programas públicos anteriores de investimentos ao turismo no país (CORDOVIL, 2017).

Desta forma, atualmente, o PRODETUR compõe o macroprograma da “Regionalização do Turismo”, que visa integrar as regiões mediante incentivo à criação de organismos

autônomos e de leis facilitadoras do desenvolvimento, descentralizando sua gestão, aparelhando roteiros turísticos integrados e buscando a gestão compartilhada e participativa, por meio de fóruns estabelecidos nas regiões turísticas, onde estão congregados atores sociais representantes dos roteiros (NASCIMENTO, 2015).

As propostas do PRODETUR fizeram com que os estados brasileiros se comprometessem a apresentar ao MTUR um plano estratégico de desenvolvimento do turismo por meio da seleção de Áreas Turísticas (ATs), orientadas para o crescimento estratégico e dispostas a arrecadar os investimentos a serem financiados (PARÁ, 2011). Uma característica peculiar do planejamento estratégico é a forma de integração em redes, capazes de produzir transformações culturais e políticas a nível local que passam a ser o centro de atenções da gestão global. Essa forma de atuação trata-se, portanto, da criação de estratégias que possam inserir a participação de representantes locais nas estratégias de desenvolvimento global, processo que não envolve a todos, pois existem espaços que mesmo afetados permanecem excluídos (AMARAL, 2005).

Nesse sentido, para a organização e coordenação do processo de planejamento turístico, cada estado deveria viabilizar a construção do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS), considerado um instrumento cuja conceituação e metodologia de elaboração indicaria as melhores estratégias e planos de ação para a arrecadação dos recursos do PRODETUR.

O relatório PDTIS foi o instrumento orientador das futuras ações do Plano Ver-o-Pará. Seu conteúdo apresentou os desafios para o desenvolvimento do turismo no polo Belém e, mesmo incluído em um viés macropolítico prioritariamente mercadológico, marcado pelo elemento da competitividade entre as regiões, possibilitou a reflexão, por meio da sua leitura, de que o tão "sonhado" turismo mais justo e com menos desigualdade social deve favorecer, primeiramente, as populações locais, dando a elas condições de vivência no espaço, que é "específico" e alheio a "esquemas simplificadores" (LEFEBVRE, 2001).

O PDTIS surge como norteador para a captação de recursos junto ao BID, viabilizando projetos nas áreas de infraestrutura, comercialização, promoção e gestão ambiental. Os Polos de desenvolvimento do turismo do estado do Pará desenvolvidos pelo PDITS são: Belém (Belém e as ilhas de Mosqueiro, Caratateua ou Outeiro, Cotijuba e Combu), Tapajós (Santarém e Belterra) e Marajó (Salvaterra, Soure e Ponta de Pedras), que surgiam com o intuito de diversificar a oferta turística em vistas de atrair uma demanda nacional e internacional (PARÁ, 2011).

Para a sua construção, o plano levou em consideração outros instrumentos específicos, tais como: Plano Nacional do Turismo, Plano de Manejo, Plano Territorial, Plano Diretor, Inventário de Oferta Turística, Estudos sobre Ecoturismo, Pesquisas de Mercado, Pesquisas em Receptivo da Demanda Turística e demais legislação específica da área de turismo (PDTIS, 2010). No caso da capital (figura 01), o plano busca resgatar uma Amazônia mais ribeirinha, fazendo forte apelo à paisagem e às formas espaciais (TRINDADE JÚNIOR, 2011).

Figura 01 – Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável: síntese da demanda atual, potencial e segmentos a serem comercializados no Polo Belém

Pólo	Demanda Real (Atual) Segmentos	Demanda Potencial Segmentos	Segmentos a serem Trabalhados	Produtos a serem Comercializados
Pólo Belém	<p>Belém Continental</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismo Cultural ▲ Turismo de Negócios e Eventos 	<p>Belém Continental</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismo Cultural ▲ Turismo de Negócios e Eventos ● Ecoturismo 	<p>Belém Continental</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismo Cultural ▲ Turismo de Negócios e Eventos (ênfase em Eventos Culturais) ● Ecoturismo 	<p>Pólo Belém</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Círio de Nazaré ▲ Corredor Histórico (Rota do Círio) ● Comunidades Ribeirinhas e Quilombolas ■ APAs e Parques Ecológicos ▲ Pólo de Cerâmica de Icoaraci
	<p>Belém Insular</p> <p>Mosqueiro/Caratateua/Cotijuba</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismo de Sol e Praia ▲ Turismo Cultural ● Ecoturismo ● Náutico e Pesca Esportiva <p>Illa do Combu</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismo de Estudos e Intercâmbio ▲ Ecoturismo 	<p>Belém Insular</p> <p>Ihas de Mosqueiro/Caratateua</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismo Cultural ▲ Ecoturismo ● Náutico <p>Illa de Cotijuba</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ecoturismo ▲ Turismo Rural <p>Illa do Combu</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ecoturismo ▲ Turismo de Estudos e Intercâmbio 	<p>Belém Insular</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismo Cultural ▲ Ecoturismo ▲ Turismo de Sol e Praia ● Turismo de Negócios e Eventos (ênfase em Eventos Culturais) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Praias Fluviais ▲ Gastronomia ● Foz do Rio Amazonas

Legenda: ■ Local ▲ Regional ● Nacional ● Internacional

Fonte: Resumo executivo Polo Belém (2009).

Nessa perspectiva, considerando que a produção do espaço, seguramente, ocorre mesmo quando essa produção não tem a amplitude das grandes autoestradas, dos aeroportos e das obras de arte (LEFEBVRE, 2008), a PARATUR, em parceria com a SEMA, decidiu inserir as ilhas do Combu, Mosqueiro, Caratateua e Cotijuba dentro do diagnóstico de análise do PDITS, publicado em 2010. O resultado dessa análise demonstrou a fragilidade de alguns componentes de infraestrutura de serviços básicos e comunitários das ilhas, o que dificultaria uma gestão voltada para atividade econômica do turismo. Além disso, ao mesmo tempo, considerou algumas potencialidades que facilitariam a inclusão do local nas rotas turísticas que estavam sendo pensadas.

Nessa conjuntura, o Plano Estratégico de Turismo do Estado do Pará, intitulado “Ver-o-Pará”, lançado em 2012, com vigência para o período de 2012 a 2020, é composto de nove macros programas, 42 projetos de desenvolvimento do turismo e 26 projetos voltados para as ações de marketing (PARÁ, 2011).

Observa-se que o Ver-o-Pará segue uma estrutura semelhante ao PDT-PA, caracterizando-se muito mais como uma continuação, ressaltando os mesmos problemas, objetivos, justificativas e pedido por mais melhorias infraestruturais nos polos. Além disso, o plano segue a mesma divisão de polos que o PDT e incorpora programas anteriores que estão em curso, sincronizando suas ações de acordo com os novos objetivos e metas formulados (PARÁ, 2011).

O Ver-o-Pará tem como premissa para o desenvolvimento do setor turístico “sustentar o trabalho do setor como política pública capaz de gerar desenvolvimento com sustentabilidade e justiça social” (PARÁ, 2011, p. 5). Ademais, ele se configura como:

[...] instrumento fundamental e importante no conjunto das ações que se destinam a elevar a qualidade de vida e reduzir as desigualdades entre o povo paraense. Um plano que vai estimular a vocação natural do Pará de fazer da sua história, da sua cultura e do seu meio ambiente insumos para o desenvolvimento econômico e social, baseado na sustentabilidade (PARÁ, 2011, p. 5).

A partir do exposto, observa-se, mais uma vez, o atrelamento do desenvolvimento econômico e social ao incremento da atividade turística do estado, bem como a ideia de sustentabilidade. Entretanto, é evidente, ao analisarmos o plano, que tais conceitos aparecem no corpo de uma justificativa muitas vezes banidos de um significado que, de fato, os sustentem.

O plano vem a ser o resultado da união da gestão pública juntamente com empresas e a sociedade em geral pelo desenvolvimento do turismo no estado. O Ver-o-Pará tem como visão inserir o Pará na rota dos destinos mais procurados do mundo e o principal destino no espaço amazônico (PARÁ, 2011). A esse respeito, Cruz (2006, p.338) ressalta que:

ingressar no competitivo rol dos destinos turísticos nacionais e internacionais não é objetivo fácil de ser alcançado. Tornar-se um destino turístico nacional e internacionalmente conhecido é resultado de um feixe de ações e relações, fatores endógenos e exógenos cujo comando, no mais das vezes, não pertence ao lugar receptor. Ao contrário, a hegemonia dos mais importantes polos emissores do País e do mundo se pode fazer sentir sobre muitos dos destinos turísticos do mundo e do país (CRUZ, 2006, p. 338).

Isso fica claro quando refletimos sobre o objetivo do plano em colocar o Pará em destaque, revelando uma concepção de desenvolvimento do turismo, principalmente a partir de fatores exógenos, fato que vem sendo propagado desde o PDT de 2001.

O plano utilizou a metodologia de planejamento estratégico usada em vários países Latino-americanos em todo o mundo. O relatório executivo foi apresentado subdividido em 3 fases, a saber: 1) Análise da situação atual; 2) o planejamento estratégico; 3) o plano operacional (PARÁ, 2011).

Na fase I, observa-se um diagnóstico dos principais mercados emissores que continuam sendo compostos por países da Europa, América do Norte e com a crescente participação da China, na Ásia, revelando um interesse especial por parte desses mercados ao turismo de natureza ou ecoturismo. Para alcançar o objetivo de colocar o Pará na rota desses mercados, para esse setor estava previsto, dentro da Agenda Mínima do Governo do Estado, no quadriênio que compreende de 2011-2014, o valor de aproximadamente R\$ 190.000.000,00.

Na fase II do relatório executivo, são apresentadas as metas quantitativas para o destino Pará até 2020, descritas da seguinte forma: no mercado nacional, pretende-se triplicar o número de turistas brasileiros no Pará; no mercado internacional, objetiva-se ampliar a participação do volume e da receita pelo turismo para 15% sobre o volume e receita do turismo do Estado (PARÁ, 2011). Destaca-se a concepção de turismo para atender muito mais aos turistas que se encontram em outras regiões brasileiras e até mesmo fora do Brasil, visando, sobretudo, o aumento da receita.

A fase III apresenta dois planos operacionais para o fomento do turismo no Pará, que se subdividem cada um em três macroprogramas, originando 70 projetos no total (quadro 03).

Quadro 03. Ver-o-Pará: planos operacionais para o desenvolvimento do turismo

	APRESENTAÇÃO	MACROPROGRAMAS
PLANO OPERACIONAL DE DESENVOLVIMENTO	Define a sustentabilidade como eixo sistêmico, a qualidade e a competitividade como vértices estruturantes para os macroprogramas, programas e projetos, com o objetivo de garantir o ambiente favorável para os negócios, promover a inclusão através da redução da pobreza e desigualdade social, fazer o melhor aproveitamento dos recursos naturais e culturais sem comprometer sua viabilidade no tempo, estimular a capacidade de produção e de inovação no âmbito do setor de turismo.	M1: Macroprograma de Estruturação de produtos M2: Macroprograma de Qualidade M3: Macroprograma de Competitividade
PLANO OPERACIONAL DE MARKETING	Apresenta as ações de promoção, tanto em sua vertente de comunicação aos públicos como na de comercialização do produto turístico junto ao trade turístico, chegando também a definir projetos de sensibilização do setor privado. Paralelamente, propõe a implantação de um sistema de monitoria, informação e controle de marketing que permitirá a revisão e atualização permanente do Plano Operacional, bem como sua renovação a cada três anos em função dos resultados alcançados.	M1: Macroprograma de Comunicação M2: Macroprograma de Promoção M3: Macroprograma de Inteligência de Mercado e Inovação

Fonte: PARÁ (2011).

Organização: Suelem Maciel Cardoso.

O ciclo inicial do Ver-o-Pará, entre os anos de 2011 e 2014, apresentou os primeiros resultados das metas e ações estabelecidas pelo plano (quadro 04), como o aumento da receita turística nas visitas que passaram a ocorrer no estado, fruto das ações de marketing e da participação em eventos nacionais e internacionais. Houve ainda mudanças na estrutura organizacional da administração pública estadual, como a redefinição do papel da PARATUR e da Secretaria de Estado de Turismo. Após três anos de implantação, muitas das ações previstas não foram concretizadas, aumentando o horizonte temporal do Plano Ver-o-Pará até o ano de 2020 (Fase II), dividido nas seguintes fases distintas: Avança Pará (2011-2014) e Pará Destino Líder (2015-2020).

Quadro 04. Ver-o-Pará: relatório de implantação (2012-2014)

PLANO OPERACIONAL DE DESENVOLVIMENTO	MACROPROGRAMAS	AÇÕES REALIZADAS OU EM FASE DE CONCLUSÃO	
	M1: Macroprograma de Estruturação de produtos	Preparação da equipe da DPRT para o trabalho com produtos turísticos	04 viagens de benchmarking. ⁷
		12 workshops internos.	07 oficinas de planejamento.
			05 cadernos de resultados.
	Sensibilização dos atores públicos e privados	02 edições exclusivas do Café com o Trade.	48 reuniões de implantação do Plano de Melhoria de Produtos.
	Melhoria dos Produtos	34 produtos avaliados.	321 intervenções pontuais de melhoria.
		79 recomendações de intervenções urbanas.	43 parceiros para sensibilizar.
		02 destinos turísticos que integram o Passaporte Pará têm seus produtos em fase de qualificação: Salinópolis e Tucuruí.	O Círio de Nazaré foi reconhecido como o 1º Produto da Cultura Imaterial da Amazônia, título concedido pela UNESCO.
			Foram reconhecidos como Patrimônio Cultural Imaterial do Pará: Encontro das Águas dos Rios Tapajós e Amazonas e o Festival do Caranguejo de São Caetano de Odivelas.

7 Benchmarking consiste em uma ferramenta de gestão do planejamento estratégico voltada para a comparação de produtos, preços, serviços e demais práticas realizadas por empresas e instituições de destaque em determinado mercado. Tem por objetivo a melhoria das ações e estratégias das organizações que realizam a pesquisa comparativa.

		Estruturação de Produtos	05 praias avaliadas para o credenciamento no Programa Bandeira Azul, principal certificação internacional do segmento de sol e praia.
			03 comitês de turismo instituídos no âmbito do Programa Bandeira Azul nas praias do Pesqueiro (Soure), Praia de Joanes (Salvaterra) e Praia da Princesa (Algoal/Maracanã).
			01 diagnóstico de arquitetura permacultural, realizado nas praias do Pesqueiro e Joanes, com vistas à implantação de equipamentos de uso público.
			03 inventários da oferta de Turismo Náutico: Belém e região insular, Marajó e Tapajós.
			01 projeto elaborado para o estudo da cadeia produtiva do turismo náutico no Pará.
			09 eventos e festas populares avaliados.
			02 termos de cooperação técnica.
			03 novos roteiros turísticos; 01 rota turística “Belém - Bragança”.
			01 escola de Gastronomia.
			33 produtos avaliados para fins de estruturação.
M2: Macroprograma de Qualidade		Acessibilidade	04 terminais hidroviários em construção ou em processo de revitalização.
			03 inventários da oferta de serviços e equipamentos náuticos.
			11 terminais rodoviários de passageiros avaliados e sugeridas melhorias e ordenamento.
			03 marinas privadas e 1 pública em construção em Belém.
			02 novos voos internacionais.
			08 rodovias estaduais recuperadas.

		Infraestrutura Turística	Centro de Convenções de Marabá. Centro de Convenções de Santarém.
		Qualificação para o Turismo	9.440 pessoas foram qualificadas pelo PQTur (7.918 profissionais do setor de turismo, 749 servidores e gestores públicos de turismo, 596 empresários do trade turístico).
			05 ações de qualificação dos equipamentos e serviços de gastronomia.
			12 ações de qualificação do turismo receptivo.
			09 eventos avaliados pela Incubadora de Eventos da Diretoria de Produtos Turísticos (DPRT)
			01 Seminário Centro de Convenções: Estrutura e impactos do negócio.
	M3: Macroprograma de Competitividade	704 empreendimentos registrados no CADASTUR.	
		462 visitas técnicas realizadas a empreendimentos turísticos.	
		22 eventos de sensibilização empresarial.	
		03 edições do Café com Trade realizadas em 2013.	
		06 Fóruns Regionais de Turismo reativados a partir dos workshops regionais de Política de Turismo com eleição das diretorias.	
		23 diagnósticos sobre a gestão municipal de turismo dos municípios que integram o Plano Ver-o-Pará.	
		40 inventários municipais da oferta turística com georreferenciamento e hierarquização dos atrativos concluídos e 05 em andamento.	
		01 sistema de dados e informações estatísticas do turismo no Pará implantado (Ver-os-Dados).	
		01 banco de dados no formato do “software” SPSS implantado.	
06 pesquisas de demanda do turista atual.			
02 pesquisas de demanda turística internacional (perfil e contagem).			
01 pesquisa de volume dos meios de hospedagem.			
04 Pesquisas de demanda turística em Eventos realizadas (Círio, Marujada de Bragança, Çairé e Carnaval de Curuçá)..			
02 Viagens de benchmarking com objetivo de harmonizar as estatísticas estaduais, sendo uma com o Ministério do Turismo e outra com a São Paulo Turismo.			

		18 municípios do Plano Ver-o-Pará integrados pelo Navega Pará DTID.
		23 municípios do Plano Ver-o-Pará aderiram ao Programa Municípios Verdes.
PLANO OPERACIONAL DE MARKETING	M1: Macroprograma de Comunicação	Criação da marca.
	M2: Macroprograma de Promoção	70 veículos da imprensa nacional e internacional visitaram o Pará.
		Participação em 15 feiras nacionais e 9 feiras internacionais.
		120 operadoras internacionais e 104 agentes de viagens brasileiros sensibilizados para a comercialização do “Roteiro Destino Pará”.
		35 operadores internacionais e 70 brasileiros realizaram o “Roteiro Destino Pará”.
		Programa de Promoção ao Consumidor.
	M3: Macroprograma de Inteligência de Mercado e Inovação	I. Pesquisas Qualitativas: Demanda potencial: nos municípios de São Paulo e Belo Horizonte e com turistas de congressos e eventos no município de Belém.
II. Pesquisas Quantitativas: Imagem e posicionamento do destino junto ao turista atual; e Nível de satisfação junto ao turista sobre os serviços e equipamentos turísticos do destino.		

Fonte: PARÁ (2015).

Organização: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues.

O Plano Ver-o-Pará incluiu as ilhas na estruturação dos produtos voltados para o segmento de sol e praia e de natureza. Assim, seu Plano Operacional de Desenvolvimento (2012-2014) foi dividido em três macroprogramas: estruturação de produtos, qualidade e competitividade, conforme exposto no quadro 03 e 04. Dentro do segundo programa, encontra-se a proposta de Infraestrutura Urbana, que prevê para a região insular: a implantação de microssistemas de abastecimento de água; a criação de sistemas de esgotamento sanitário; a construção de usinas de compostagem com coleta seletiva; a implantação de lixeiras para coleta de lixo; e a construção de banheiros públicos, duchas e projetos paisagísticos nas regiões de praia (PARÁ, 2012).

No que diz respeito à acessibilidade, previam-se ações no sistema de iluminação pública das trilhas ecológicas do Parque Ambiental de Mosqueiro; melhorias das estruturas físicas de trapiches, portos e terminais; e a pavimentação e/ou revitalização das vias de acesso às praias (PARÁ, 2012). Dentro da matriz de investimentos em equipamentos de uso público, ainda eram esperadas ações de roteirização turística, apoio a rede de operadores receptivos e a sinalização, intervenções que de alguma forma (re)ordenariam o espaço, programando ainda mais a vida cotidiana das comunidades das ilhas.

Das estratégias voltadas para a competitividade, estariam as desenvolvidas no âmbito do Programa de Gestão Integrada, chamando-se a atenção, em especial, para ações de elaboração de planos de desenvolvimento de atividades turísticas em áreas protegidas, com a inclusão de atividades de educação ambiental por meio do Programa Turismo Verde (PARÁ, 2012).

A previsão de investimentos no desenvolvimento da atividade turística no Pará é de 44 milhões de reais, sendo 60% dos investimentos provenientes do BID e 40% do governo do estado, abrangendo a distribuição dos recursos em projetos dos três polos anteriormente definidos. Registra-se no relatório anual da secretaria, três ações do banco interamericano junto à SETUR. A primeira, para identificação e assinatura do documento "Ajuda Memória" de aprovação da proposta do Estado (2009); a segunda, de orientação para a preparação dos documentos referentes aos projetos do PRODETUR (2010); e a terceira, com orientações para a conclusão da Proposta de Desenvolvimento da Operação (POD) e início da negociação para liberação dos recursos (quadro 05).

A nova projeção temporal do Plano Ver-o-Pará para o ano de 2020 é justificada pelos atrasos na viabilização do PRODETUR, que comprometeram a meta de maior expressividade na etapa inicial, restando a expectativa de que o financiamento fosse liberado no começo de 2015. Com isso, o governo estadual contou com recursos próprios e com o estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas para implementação de algumas das propostas.

Quadro 05: Ciclo de preparação das propostas: PRODETUR Pará

Atividade	Situação
Carta-consulta	Concluída
Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável(PDITS)	Concluída
Perfil de Projeto (PP):	Concluída
Proposta de Desenvolvimento da Operação (POD)	Concluída
Negociação e contratação da Operação	Em fase de aprovação

Fonte: SETUR (2012).

O descrédito e a demora para liberação dos recursos do PRODETUR, assim como o início da implementação dos projetos, dificultam as tentativas de garantir as promessas realizadas quanto as melhorias da qualidade de vida e a geração de mais emprego e renda para os moradores das ilhas, essa situação se agrava visto que não há uma divulgação detalhada a respeito do andamento das ações.

Assim, outras parcerias são firmadas e desenvolvidas por meio dos Acordos/Termos de Co-operação Técnica (TCT) entre entes públicos ou, ainda, com instituições privadas que tenham interesses e condições recíprocas ou equivalentes às do governo, que nem sempre consideram as práticas residuais existentes nesses locais, transformando a cidade em uma vitrine do ritmo urbano moderno, que valoriza as relações com o rio e com a floresta em prol dos interesses de um único agente.

Ademais, a cultura é outro ponto a ser considerado nas mudanças políticas que se desenvolvem na região, a qual é vista como uma oportunidade de negócios, como é o caso da gastronomia, que constrói toda uma rede mercadológica, em festivais, centros globais, exposições, feiras, encontros e rotas turísticas.

O novo discurso do governo estadual consiste em atribuir a Belém o título de cidade gastronômica, fazendo parte do contexto político instituído pela Política de Desenvolvimento Harmônico Sustentável do Estado do Pará (Pará Sustentável)⁸, que segue os moldes da nova política do governo federal, cuja finalidade é a de coordenar ações governamentais e articular parcerias com o setor privado e com a sociedade civil organizada, visando promover o desenvolvimento sustentável, com atuações integradas e sistêmicas.

8 De acordo com o Decreto estadual N° 1.745, de 26 de abril de 2017, a nova política de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Pará, deve englobar os seguintes programas : 1) Desenvolvimento Sustentável do Estado do Pará (Pará 2030); 2) Pará Social, que coordenará as ações de promoção e proteção social, visando à emancipação e o protagonismo de famílias em situação de maior vulnerabilidade social; 3) Pará Ambiental, cuja finalidade é a proteção do meio ambiente, o combate ao desmatamento e a preservação da biodiversidade, assegurando crescimento econômico e social de forma simultânea; 4) Municípios Sustentáveis, política estadual de fomento ao desenvolvimento municipal, a partir do planejamento integrado, governança inter-federativa inovadora, assistência técnica e sistema de financiamento público e privado, a ser implantado nos municípios paraenses.

Essa nova política segue a tendência internacional de proteção do meio ambiente da Organização das Nações Unidas (ONU), que, em 2015, criou um conjunto de metas denominadas de “Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, servindo como parâmetro para as novas estratégias políticas, planos e ações dos governos de diversos países, em todas as suas esferas de poder. Nesse sentido, esse plano de ações proposto por mecanismos internacionais trata-se, na verdade, da renovação ou da ampliação de compromissos para o desenvolvimento mundial outrora anunciados e ainda inconclusos (OKADO; QUINELLI, 2016).

Para Silva e Saraiva (2016), a abordagem da gastronomia como produto possibilita a criação de outros produtos, cujas características ficam evidentes na seleção lexical do governo do estado, que destaca a culinária de Belém em entidades reconhecidas internacionalmente, como é o caso da UNESCO. Projetos como o Centro Global de Gastronomia e Biodiversidade da Amazônia e as rotas gastronômicas (Queijo do Marajó, Peixe de Esquina e Comida Ribeirinha) propostas pela SETUR, compondo parte das ações do novo Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Pará 2030, chamam a atenção da imprensa nacional e internacional, com várias reportagens sobre o tema.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os governos estaduais lançam seus eixos de desenvolvimento “sustentável”, respondendo a estratégias que prevêm a promoção e o fomento de novos produtos e serviços turísticos, ambientais, culturais, minerais, logísticos e agronegócios. Assim, os percursos do crescimento obrigam as cidades amazônicas a criarem “vocações” capazes de atrair investidores de porte internacional e nacional, interessados na cultura, no meio ambiente e em outras áreas de potencial econômico nas quais possam realizar bons negócios.

As comunidades inseridas nas ações do planejamento turístico assumem, em sua maioria, funções de caráter operacional básico e subempregos, conformando-se com contratações temporárias, propiciadas pelas altas e baixas temporadas, reforçando, assim, que a forma de inserção da população residente pode acontecer de maneira bastante diferenciada e pouco igualitária, se relacionada ao papel que as grandes redes empresariais, com o apoio do poder público, assumem perante a atividade turística.

Destarte, as novas propostas orienta-nos a pensar que a culinária e a preservação ambiental, são manifestações “naturais” da região, camuflando os interesses maiores, envolvidos nas relações de troca e de acumulação, em que os protocolos de investimento externo fazem parte da nova rotina das secretarias de desenvolvimento do estado.

Ao compararmos o PDT-PA com o Ver-o-Pará observa-se que ambos foram pensados seguindo o mesmo viés, fazendo do Pará um produto de mercado e desconsiderando, muitas vezes, na prática, a sua população, que parece marginalizada no processo e com pouca clareza dos possíveis benefícios a serem gerados. Dessa forma, a produção do espaço nas cidades é dada a partir dessas lógicas exógenas para torná-las mais atrativas para o capital externo, e não para a melhoria de vida da população local, haja vista que a natureza, que outrora era a fonte de sustento de muitas famílias, passa a ser um recurso colocado no mercado de turismo

à venda. Isso fica evidente, por exemplo, no slogan “O Pará que queremos, o Pará que vendemos!” presente no plano Ver-o-Pará.

Nesse sentido, a Belém vivida por todos é planejada pelo Estado em favor de agentes hegemônicos, mas dela não se exclui a ordem imediata associada aos rios e à dinâmica da floresta, aquela que não pode ser compelida pelas abstrações do espaço “construído, produzido, projetado, portanto, notadamente urbano, isto é, o espaço da representação e a representação do espaço” (LEFEBVRE, 2008, p. 40).

O potencial turístico é constantemente utilizado nas estratégias governamentais para atrair a concordância e consenso da população. Nesse conjunto imbricado de relações, os agentes do mercado turístico e do planejamento urbano, (re)organizam o espaço e desenvolvem imagens que substituem a impressão de ilhas “isoladas”, “esquecidas” e “pouco desenvolvidas” para locais “exóticos”, “paradisíacos” e “próximos de tudo”.

No desenvolvimento do turismo deve-se, sobretudo, considerar a escala local, cujo interesse principal é o de atender às demandas sociais. Nele, o homem passa a ser a medida de todas as coisas, e não apenas os índices quantitativos e o lucro (CORIOLANO, 2006). Portanto, não se deseja que nas ilhas de Belém ocorra um turismo em que a mercadoria possa valer mais que o cidadão pertencente à comunidade receptora.

Admite-se, aqui, que é inevitável, nos dias de hoje, a possibilidade de produção do espaço sem considerar os agentes externos e suas totalidades, contudo, se moradores, gestão pública e iniciativa privada unirem esforços dentro de uma perspectiva local, evitando, dessa forma, a autorregulamentação predatória a partir de padrões hegemônicos, será possível chegar a uma possibilidade de constituição de um turismo de fato sustentável.

Em suma, após a identificação do papel dos agentes da produção de espaços para o turismo, considerando esses agentes responsáveis pela (re)ordenação e fragmentação espacial, espera-se que a partir desse estudo seja possível identificar as demais tensões que surgem com a implantação das políticas públicas de turismo, entendendo porque o homem é o elemento central na discussão acerca da produção do espaço.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALDEN, D. *O significado da produção do cacau na Região Amazônica no fim do período colonial: um ensaio da história econômica comparada*. Coleção NAEA/FIPAM, 1974.

AMARAL, M. D. B. *A guerra das águas: concepções e práticas de planejamento e gestão urbana na orla fluvial de Belém (PA)*. 229 f. 2005. Dissertação (Mestrado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, 2005.

ANDRADE, T. ; TAVARES, M. G. O projeto de integração amazônica visto pela turistificação dos lugares. *Confins*, Paris, v. 14, p. 1-1, 2012.

AZEVEDO, A. D. M.; PERES, E. S. A presença negra na Amazônia: um olhar sobre a Vila de Mangueiras em Salvaterra (PA). *Revista Marupíra*, Belém, v. 2, p. 8-14, 2015.

BAENA, A. L. M. *Compendio das Eras da Província do Pará*. 2. ed. Belém: Universidade Federal do Pará, 1969.

BECKER, B. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1997.

BELÉM. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15 de novembro de 1902, referente aos anos de 1897-1902, pelo Intendente Municipal Senador Antonio José de Lemos. Belém: Typographia de Alfredo Augusto Silva, 1902.

BELÉM. Câmara Municipal. Lei nº 7.682, de 05 de janeiro de 1994. Dispõe sobre a Regionalização Administrativa do Município de Belém, delimitando os respectivos espaços territoriais dos Distritos Administrativos e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal de Belém, jan. 1994.

BELÉM. Prefeitura Municipal. *Plano Plurianual do Município de Belém (PPA-Belém)*. Belém, 2005.

BEZERRA NETO, J. M. *Ousados e insubordinados: protesto e fugas de escravos na Província do Grão Pará, 1840/1860*. Topói, Rio de Janeiro, 2001.

BRASIL, Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. *I Plano de Turismo da Amazônia (Nova República)*. Belém, 1977.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Turismo. *Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo*. Brasília-DF:EMBRATUR, 1994.

BRASIL. BRASIL. *Política Nacional de Turismo: principais diretrizes, estratégias e programas - 1996/1999*. Brasília-DF: EMBRATUR, 1996.

BRASIL. *Ecoturismo: visitar para conservar e desenvolver a Amazônia*. Brasília: MMA/SCA/ PROECOTUR, 2002.

BRASIL. Ministério do Turismo. *Plano Nacional do Turismo: diretrizes, metas e programas (2003-2007)*. Brasília: MTUR, 2003.

BRASIL. BRASIL. *Programa de regionalização do turismo – roteiros do Brasil: diretrizes políticas*. Brasília: MTUR, 2004.

BRASIL. BRASIL. *Plano Nacional de Turismo (PNT) 2007/2010: uma viagem de inclusão*. Brasília: MTUR, 2007.

BROWDER, J.; GODFREY, B. *Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira*. Manaus: EDUA, 2006. 384 p.

CARDOSO, I. C. C. O Espaço Urbano e a Re-Produção das Relações Sociais no Pensamento de Henri Lefebvre: contribuições à teoria social crítica. *Libertas*, Juíz de Fora, v. 11, n. 2, p. 26-42, 2012.

CARNEIRO, E. D. F. *Belém entre filmes e fitas: a experiência do cinema, do cotidiano das salas às representações sociais nos anos de 1920*. 2011. 192 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Belém, 2011.

CARVALHO, M. A. *A hospedaria de imigrantes do Outeiro em Belém do Pará: um mosaico em construção*. In: SOUSA, F. et all (Org.). *Portugal e migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. 1 ed. Porto: Cesepe, v. p, 198-217, 2014.

CASTRO, E. Tradição e Modernidade. A propósito de processos de trabalho na Amazônia. In: *Cadernos NAEA, Publicação do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da UFPA, Volume 2, número 1, junho de 1999*.

CASTRO, E. Introdução: uma incursão temática à Belém. In: CASTRO, E. (Org.) *Belém de águas e ilhas*. Belém: CEJUP, 2006. p. 13-21.

CASTRO, E. Terras de preto entre rios e igarapés. In: CASTRO, Edna (Org.). *Belém de Águas e Ilhas*. Belém: CEJUP, p. 137-160. 2006.

CASTRO, E.; CAMPOS, Í. (Orgs.). *Formação socioeconômica da Amazônia*. Belém: NAEA, 640 p, 2015.

COELHO, G. M. Na Belém da Belle Époque da borracha (1890-1910): dirigindo os olhares. Escrito: *Revista da Fundação Casa de Rui Barbosa*, ano 5, n. 5, 2011. Disponível em: < <http://escritos.rb.gov.br/numero05/artigo08.php> > . Acesso em: 23 dezembro 2017.

CORIOLOANO, L. N. Turismo: prática social de apropriação e de dominação de territórios. In: LEMOS, A. I. et al. (Org.). *América Latina: cidade, campo e turismo*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

CODEM. José Paes de Carvalho – Álbum do Pará – 1899. Disponível em: < <https://ufpadois-pontozero.wordpress.com/2013/09/04/album-do-para-em-1899/> >. Acesso em: 20 dez 2017.

COSTA, G. G. *As Cidades Amazônicas na América Portuguesa*. In: V Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Petrópolis – RJ, 2013. Disponível em: <<https://even3storage.blob.core.windows.net/anais/59681.pdf>> . Acesso em: 20 dez 2017.

COSTA, A. C. J. et al. A importância do (re) conhecimento dos atrativos turísticos no sucesso da atividade turística em Belém do Pará. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TURISMO, 8., 2013, Recife. *Turismo e inovação: como fazer e ter sucesso*. Anais... Recife: Bureau de Cultura, 2013. 1 CD-ROM, v. 1. p. 7-17.

CRUZ, R.C.A. Planejamento governamental do turismo: convergências e contradições na produção do espaço. In: LEMOS, A. I. G.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L.(org). *América Latina: cidade, campo e turismo*. Buenos Aires: CLACSO, 2006. p. 337-350.

DERGAN, J. M. B. *História, memória e natureza: as comunidades da Ilha de Combu – Belém (PA) 1980-2006*. 2006. 217 f. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) - Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

DIEGUES, A. C. S. *O mito da natureza intocada*. São Paulo: Hucitec, 2000.

EMMI, M. F. *Fluxos migratórios internacionais para a Amazônia brasileira do final do século XIX ao início do século XX: o caso dos italianos*. In: Aragón, Luis. (Org.). *Migração internacional na Pan-Amazônia*. Belém: NAEA/UFPA, 2009.

GUERRA, G. *Ilhas estuarinas e ocupação humana*. Belém: NAEA/UFPA, 2004.

GUZMÁN, D. A. A colonização nas Amazônia: guerras, comércio e escravidão nos séculos XVII e XVIII. *Revista Estudos Amazônicos*. Belém: Universidade Federal do Pará, vol. III, nº 2, 2008, p. 103-39.

LEFÈBVRE, H. *La producción de l'espace*. Paris: Éditions Anthropos, 1974.

LEFÈBVRE, H. *A vida cotidiana do mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.

LEFÈBVRE, H. *O direito à cidade*. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEÃO, M. B. M. S. *Remoção e reassentamento em baixadas de Belém: Estudos de caso de planos de reassentamento (1980-2010)*. 2013. 151 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

MACÊDO, S. C. F. *Daquilo que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900)*. 227 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Belém, 2009.

MARQUES, F. L. T. *Modelo da Agroindústria Canavieira Colonial no Estuário Amazônico: Estudo Arqueológico de Engenhos dos Séculos XVIII e XIX*, 2004. 196 f. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

MARIN, R. E. A. *Camponeses, donos de engenhos e escravos na região do Acará nos séculos XVIII e XIX*. Papers do NAEA, outubro de 2000.

MELO, O. C. *O lugar e a comunidade na Ilha de Cotijuba*. 2010. 192 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

MIRANDA, L.M. Cidades, águas e ilhas no estuário amazônico. *Labor & Engenho*, Campinas [SP] Brasil, v.9, n.2, p.81-92, abr./jun. 2015. < <http://www.conpadre.org> >. Acesso em : 14 dez 2017.

MOLINA, F. S. *Turismo e produção do espaço: o caso de Jericoacoara*. 2007. 150 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007.

MOREIRA, E. *Belém e sua expressão geográfica*. In: PARÁ. *Obras reunidas de Eidorfe Moreira*. Belém: Cejup, 1989. v.1.

MOREIRA, E. Sentido econômico da fundação de Belém. *Novos Cadernos do NAEA*, Belém, v. 13, n. 2, p. 309-313, 2010.

MOURÃO, Leila. *Memórias da Indústria paraense*. Belém: FIEPA, 1989; NEEDEL, Jeffrey D. *Belle Époque Tropical: Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

NÓBREGA, W. R. M. *Participação popular e as políticas públicas de turismo na Amazônia: o Proecotur no distrito de Mosqueiro, Belém – PA*. 2006. 157 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo) - Universidade Estadual de Santa Cruz; Universidade Federal da Bahia, 2006.

NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZONIA. *Ribeirinhos das ilhas de Belém*. Manaus: UFAM; Belém: IAGUA, 2008. (Série Movimentos Sociais e Conflitos nas Cidades da Amazônia, 8).

NUNES, T. G. *Viver às margens do rio: identidade e pertença na ilha do Combu/PA*. 2017. 167 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Belém, 2010.

PARÁ. Assembleia Legislativa. Lei nº 158, de 31 de dezembro de 1948. Define os limites municipais do Pará. Pará: Assembleia Legislativa, Belém, dez. 1948.

PARÁ. Governo do Estado. Plano de desenvolvimento do turismo do Estado do Pará (PDT-PA). Belém: Companhia Paraense de Turismo- PARATUR; THR assessoria em turismo hoteleira e recreação, 2001.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo do Pará. Decreto N° 221, de 26 de junho de 2003. Fórum de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará. Secretaria de Estado de Turismo do Pará, Belém, 2003.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo do Pará. Lei N° 7.593, de 28 de dezembro de 2011. Sistema Estadual de Gestão do Turismo, Secretaria de Estado de Turismo do Pará, Belém, 2011.

PARÁ. Lei n° 7.649, de 24 de julho de 2012. *Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas do Estado do Pará – CGP/PA*, Belém, PA. Decreto n° 713 de 1° de abril de 2013.

PARÁ. Governo do Estado do Pará. *Plano Ver-o-Pará: plano estratégico de turismo do estado do Pará: 2012-2002 – Relatório Executivo*. Belém: Chias Marketing Consultoria, 2012.

PARÁ. Governo do Estado do Pará. *Plano Ver-o-Pará: relatório de implantação 2012-2014*. SETUR, 2015.

PARÁ. Governo do Estado do Pará. *Pedido de Manifestação de Interesse Social – Centro Global de Gastronomia*. Belém: SEDEME, 2017.

PARÁ. Portaria n° 010, de 27 de outubro de 2017. Procedimento de Manifestação de Interesse Social – PMIS/PA ; tendo em vista o disposto na Lei n° 13.019/2014, no Decreto Estadual n°. 1.835/2017 e na Instrução Normativa n° 01/2017 da SEDEME; Belém, Pa, p. 1-2, ou/2017.

PERES, E. S.; AZEVEDO, A. D. M. A presença negra na amazônia: um olhar sobre a vila de mangueiras em Salvaterra (PA). *Revista Marupiíra*. Belém, PA, p. 8-14, 2015.

PINHEIRO, W. C. *O instituto orfanológico do Outeiro: assistência, proteção e educação de meninos órfãos e desvalidos em Belém do Pará (1903-1913)*. 2017. 227 f. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação, Belém, 2017.

RODRIGUES, A. B. *Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar*. São Paulo: Hucitec, 1997.

RODRIGUES, A. B. Turismo e Territorialidades Plurais – Lógicas Excludentes ou Solidariedade Organizacional. In: DE LEMOS, Amalia Inés Geraiges. ARROYO, Mónica SILVEIRA, María Laura. (Org.). *América Latina: cidade, campo e turismo*. 1ª ed. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO; São Paulo: Unversidade de São Paulo, 2006, p. 297-315.

SANTOS, M. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Hucitec: 1982.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. O tempo nas cidades. *Cienc. Cult.*, São Paulo, v. 54, n. 2, out./dez. 2002.

SANTOS, M. *Por uma Geografia Nova*. 6. ed. São Paulo: Hucitec: EDUSP, 2006.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*. 8. ed. São Paulo: EDUSP, 2014.

SARGES, M. N. *Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque*. Belém: Paka-Tatu, 2000.

SERRA, H. *A concepção de turismo e de sua espacialidade no plano de desenvolvimento de turismo do Pará-PDT*, 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Instituto de filosofia e ciências humanas, Universidade Federal do Pará.

SERPA, Angelo. Teoria das representações em Henri Lefebvre: por uma abordagem cultural e multidimensional da geografia. In: *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 487-495, 2014. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/83538>. Acesso em: 25 de nov 2017.

SILVA, M. A. S. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. 2012. 127 f. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Belém, 2012.

SILVA, C. L. O.; SARAIVA, L. A. S. Cidades criativas e a (re)invenção do discurso sobre o espaço urbano. In: IV Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais - CBEO, 2016, Porto Alegre, RS. *Anais (on-line)*. Disponível: <<https://anaiscbeo.emnuvens.com.br/cbeo/article/viewFile/124/116>>. Acesso em 28 jan. 2018.

SOUSA, J. Mão de obra indígena na Amazônia Colonial. *Revista Em Tempo de Histórias*, n.º 6. Brasília, 2002.

SOUSA, L. Projeto destaca Belém como Centro de Gastronomia e Biodiversidade. Agência Pará de notícias, Pará, 16 out. 2015. Disponível em <<http://agenciapara.com.br/Noticia/118048/projeto-destaca-belem-como-centro-de-gastronomia-e-biodiversidade>> Acesso em: 24 de nov. 2017.

SOUZA, J. A. A. Cidade amazônica, turismo e Henri Lefèbvre. *Revista Ipiranga*, Goiânia, v. 2, p. 1-16, 2014.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA, *Operação Amazônia (Discursos)*, Serviço de documentação e divulgação, Belém, 1968, p. 134.

TAVARES, D. R. As influências da Belle-Époque e a prática de educação patrimonial em Mosqueiro. In: XXIX Simpósio Nacional de História, 2017, Brasília. *Contra os preconceitos: história e democracia. Anais...* Brasília, p. 1-16. Disponível em : < <http://www.snh2017.anpuh.org/site/anais>>. Acesso em 14 jan 2017.

TRINDADE JR., S. C. C. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana*. 1998. Tese – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

TRINDADE JR., S. C. C. Das "cidades na floresta" às "cidades da floresta": espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. *Papers do NAEA*, Belém, n. 321, p. 4-22, dez.,

TRINDADE JR., Cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE JR., S. C.; TAVARES, M. G. (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 27-47.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C; BARBOSA, E. J. S. Restruturação metropolitana na Amazônia oriental: empreendimentos econômicos e dispersão urbana na área de influência imediata de Belém. *GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)*, São Paulo, v. 20, n.2, p. 349-363, ago. 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/122703/122606>>. Acesso em: 04 abr. 2017.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C; TAVARES, M. G. C. (Org.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008.

UNCTAD – Conferência das Nações Unidas para o Comércio o Desenvolvimento; PNU – Unidade Especial para Cooperação Sul-Sul do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. *Relatório da economia criativa 2010*. ONU: 2010. Disponível em: < http://unctad.org/pt/docs/ditctab20103_pt.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2017.

VELOSO, T. *Metrópole e Região na Amazônia: trajetórias do planejamento e da gestão metropolitana em Belém, Manaus e São Luís*. 2015. 276 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.

VICENTINI, Y. *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba: UFPR, 2004.

VIDAL, M.C.; MALCHER, M.A. *Sesmarias*. Belém: ITERPA, p. 120, 2009.

XAVIER, Denise. *Arquitetura metropolitana*. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007.