

Paper do NAEA
Volume 28

Repercussões do período da borracha na estruturação
do turismo de Belém-PA

Cleber Gomes da Silva¹



RESUMO

O artigo analisa as repercussões do período da borracha, ocorrido entre o final do século XIX e início do Século XX na produção do turismo no espaço urbano de Belém. Esse processo apresenta no período atual, repercussões originadas da exploração econômica da natureza. Nesse sentido, a pesquisa propõe-se a refletir sobre quando e que condições o turismo começa a se estabelecer como uma prática na cidade, se apresentando enquanto possibilidade no espaço urbano. A partir de um percurso realizado no período pesquisado, na tentativa de encontrar a origem das estruturas e sua subordinação ao global, analisando as relações com as transformações ocorridas no início do século XX, sugerindo que o turismo de Belém resulta de um processo de expansão da urbanização e mundialização da Amazônia. Destarte conclui que o turismo repousa em um processo dialético, no qual as rugosidades do poder hegemônico do período foram a matéria-prima na lógica de valorização e conseqüentemente do surgimento de atividades econômicas do turismo.

Palavras-chave: Espaço. Urbano. Turismo. Amazônia. Belém.

1 Doutorando no Programa de Pós-Graduação de Geografia da Universidade Federal do Pará -PPGEO.

ABSTRACT

The article analyzes the repercussions of the rubber period, which occurred between the late nineteenth and early twentieth centuries, contributed to the production of tourism in the urban space of Belém. This process presents in the current period, repercussions originating from economic exploitation from nature. In this sense, the research proposes to investigate when and under what conditions tourism begins to establish itself as a practice in the city, presenting itself as a possibility in urban space. From a course carried out in the researched period, in an attempt to find the origin of the structures and their subordination to the global, analyzing the relations with the transformations that occurred at the beginning of the twentieth century, suggesting that the tourism of Belém results from a Expansion process of urbanization and globalization of the Amazon, Destarte concludes that tourism rests in a dialectical process, in which the roughness of the hegemonic power of the period was the raw material in the logic of valorization and consequently of the emergence of economic activities of tourism.

Keywords: Space. Urban. Tourism. Amazon. Belém.

INTRODUÇÃO

O Presente artigo objetiva analisar como a dinâmica econômica do período ocorrido entre o final do século XIX e início do Século XX influenciou no surgimento de atividades turísticas no espaço urbano do município de Belém. Orienta-se pela questão de como esse processo representou importantes e atuais implicações nas estratégias do turismo, enquanto fenômeno da urbanização.

Em que pese o amplo debate sobre a noção de turismo, concorda-se com Pearce (2003) que explica se tratar de uma atividade essencialmente de um grupo de pessoas que deixa, visita ou está de passagem em determinados lugares. Pode ser pensado como um conjunto de relações e fenômenos originados com as viagens e estadas temporárias de pessoas que estão viajando sobretudo a lazer ou com finalidades recreativas.

Partindo dessa concepção, a hipótese principal deste estudo é que o turismo de Belém-PA apresenta sua gênese, essencialmente a partir do final do século XIX e início do século XX, coincidindo com ascensão e declínio das elites locais e do acesso ao capital inglês, português e norte-americano. Nesse aspecto, para melhor interpretação da realidade, delimitou-se o período analisado entre 1850 e 1920, auge do extrativismo da borracha, realizando um percurso espaço-temporal que permita tecer as conclusões pertinentes, com a intenção de realizar uma abordagem materialista-dialética.

Como explica Tricart (2017, p. 308) “na dialética geral do conhecimento, temos inicialmente certo número de observações, de dados concretos fornecidos pela vida cotidiana. São eles o ponto de partida de raciocínios, de deduções que orientam a ação”. Para exercer o pensamento crítico é necessário buscar informações, comparar dados, colocando tudo o que se apresenta para se estabelecer critérios para análise em situação de crise (SPÓSITO, 2004, p.66).

Estas observações são balizadoras para o desenvolvimento do trabalho, à medida que os resultados partem de um problema real, que se encontram nas interações entre elementos do espaço, em constante mudança de significação. Pretende-se, seguir a idéia de que a história social é uma sucessão de formações socioeconômicas, corroborando com a inseparabilidade das noções de sociedade e espaço, na formação social, a ponto de poderem ser reunidas no conceito de formação socioespacial por Santos (2008). É facilmente perceptível, por exemplo, nas primeiras fases de colonização que as demandas provenientes do centro do sistema e sua resposta na periferia eram marcadas na sociedade, na economia e no espaço (SANTOS, 2008).

De acordo com o que detalha Triviños (2011) o conhecimento do objeto pode ser esboçado com a contemplação do fenômeno e sua singularidade ou qualidade geral. Em seguida realiza-se a análise do fenômeno, estabelecendo relações sócio-históricas, elaborando conceitos e apresentando sua situação no tempo e espaço. Finalmente chega-se a realidade concreta, através de seu conteúdo e forma, o singular e o geral, atingidos pelas observações, partindo da análise e alcançando a síntese.

No que se refere as técnicas utilizadas para coleta de dados, realizou-se uma pesquisa bibliográfica e documental tomando como síntese a evolução do turismo a partir do processo de urbanização local, ocorrido no recorte espaço-temporal definido na pesquisa. Severino (2017, p.123) define que no primeiro caso se realiza a partir do registro disponível, decorrente de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros, artigos,

teses, etc, utilizando dados teóricos já trabalhados por outros pesquisadores e os textos são tratados como fontes dos temas. Já na pesquisa documental, têm-se como fontes os documentos impressos com jornais, fotos, filmes, gravações, documentos legais ou textos sem tratamento analítico.

Santos (2014) esclarece que ao discutir-se o movimento dialético entre forma e conteúdo, no qual os elementos que compõem o espaço em intercambiabilidade e redutibilidade seguem com o desenvolvimento histórico. Os homens, as firmas, o suporte ecológico e as infraestruturas “somente podem ser entendidos à luz de sua História e do presente.”(SANTOS, 2014, p.20). Na proposição desse autor, a dimensão temporal na análise do espaço, envolve considerações em escala mundial, pois o comportamento dos subespaços do mundo subdesenvolvido está geralmente determinado pelas necessidades das nações que estão no centro do sistema.

Essa dimensão permite ir além do nível ecológico e corográfico. O espaço como um mosaico de elementos de diferentes eras em certo tipo de combinação. Santos (2014, p.37-38) ao considerar que cada sistema temporal coincide com um período histórico sugere cinco períodos: o período do comércio em grande escala, a partir do fim do século XV até mais ou menos 1620; o período manufatureiro, de 1620 a 1750; o período da Revolução Industrial, de 1750 a 1870; o período industrial, de 1870 a 1945 e o período tecnológico, atual. Com base nessa proposição, entende-se que o enfoque primordial deste trabalho concentra-se no que o autor classificou como período industrial.

Sobretudo, utiliza-se a perspectiva de que o turismo inscreve-se no processo de urbanização da sociedade (LEFEBVRE, 1999), estreitamente relacionado as demandas internacionais pela borracha e de sua reverberação no papel de Belém do Pará no espaço urbano amazônico, como parte de um contexto geral de avanço do capitalismo industrial, ocasionando no acúmulo de relativa riqueza originária do sistema de aviamento e concentração do poder político na capital. Como explica Corrêa (1987), esses fatores refletiram-se nos investimentos em obras de melhoramentos urbanos, promovidos tanto a partir do Estado como de capitais privados.

Sob esse prisma, revela-se a oportunidade de analisar o turismo como reflexo da industrialização nas relações de produção. Assim pode ser explicado como uma prática da sociedade sobre objetos produzidos pelas técnicas e o trabalho, que por sua vez criam novas ações, no âmbito do espaço geográfico. A ação do turista, fundada em seu ato concomitante de consumo e produção, em decorrência de suas viagens encontra-se com um sistema comercial de facilidades (produtos da tecnologia de transportes e informação), estimulado pelo par estado-mercado.

Ao sugerir a hipótese da urbanização completa da sociedade, Lefebvre (1999) reserva o termo sociedade urbana àquela que nasce da industrialização. “essa sociedade urbana só pode ser concebida ao final de um processo no curso do qual explodem as antigas formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas” (LEFEBVRE, 1999, p. 15). Por outro lado, uma das consequências desse processo tangencia o direito à natureza (ao campo e natureza pura) na prática social em favor dos lazeres, contra o barulho, a fadiga, o concentracionismo da cidade apodrecida. A natureza entra para o valor de troca, através dos lazeres comercializados, industrializados, organizados institucionalmente. Nessa visão o turismo, inscrito como uma manifestação que não foge a essa subordinação ao capitalismo e a expansão do modo de vida urbano, independentemente de onde se está. “Os urbanos transportam o urbano consigo” (LEFEBVRE, 2001, p. 117).

A estruturação do turismo como atividade econômica surgiu simultaneamente com a evolução tecnológica dos transportes e mais recentemente das comunicações. Cabe lembrar que a sua massificação tem um marco amplamente citado como a primeira experiência de agenciamento turístico, realizada por Thomas Cook, em meados do século XIX, associado ao advento das ferrovias a partir de 1830. Foi a primeira viagem organizada, incluindo transporte férreo, acomodação e atividades no local de destino (DIAS, 2003). Vê-se, nesse fato, a ascensão das atividades do mercado turístico.

Observado esse contexto histórico, para definição dos procedimentos de pesquisa, mediante as complexidades presentes na Amazônia do início do século XX, partiu-se de modificações estruturais causadas por um período ulterior e subordinadas às estruturas de conjunto (LEFEBVRE, 1981). Destarte, não se pretende realizar comparações entre usos anteriores e atuais, embora, seja importante reconhecê-los e compreendê-los na realidade pesquisada, isto é, concentra-se na análise histórica da realidade e pouco menos nas modificações e classificações das estruturas. Desse modo, empreende-se evidenciar sua subordinação ao todo para retorno ao atual, explicado por meio de suas contradições. Por fim, espera-se promover uma reflexão importante, contemplando o pensar geográfico, à medida que investiga o processo desencadeador do surgimento das atividades turísticas em Belém.

CARACTERÍSTICAS DO TURISMO DE BELÉM

A cidade de Belém vem assumindo nos últimos anos um papel turístico, mediante as manifestações do processo de urbanização da sociedade. Observa-se, na cidade, o avanço de uma racionalidade hegemônica que visa o desenvolvimento de novas estratégias de consumo do espaço. Nesse sentido, o turismo é articulado como um força de desenvolvimento econômico.

Assim o turismo se configura como um fenômeno fundado na contradição, quando se manifesta em espaços determinados simultaneamente por interesses estranhos ao lugar. Nesse contexto, o presente estudo reflete o problema das mediações estabelecidas historicamente, da qual fizeram surgir usos do espaço urbano, em que algumas áreas a posteriori são selecionadas como mercadoria. “Aqui estamos diante da passagem da condição do espaço abundante ao desenvolvimento das atividades econômicas, para sua atual condição de raridade” (CARLOS, 2016. p.69). Entende-se, deste modo, que o turismo é, sobretudo, uma das manifestações dessa lógica de transformação do espaço geográfico em objeto de consumo.

Mas isso suscita uma questão: será que essa uma estratégia característica da atual fase do capitalismo, que se projeta cada vez mais para obtenção de rendas através do solo urbano? Ou problemas como a segregando da cidade, através de modificações em áreas centrais, sob a justificativa de melhorias urbanas e atração do turismo não seja algo do presente.

Há uma gama incontável de autores, entre várias áreas de conhecimento que estudam o turismo e o apontam como uma importante atividade econômica mundial. No caso de Belém, observa-se tanto pelas intervenções estatais crescentes desde o final dos anos 1990 até o início do século a proliferação de investimentos de melhorias em espaços públicos voltadas para atender um público de visitantes oriundos de outros estados e países.

Contraditoriamente, a cidade apresenta incríveis problemas de saneamento, violência urbana e baixa oferta de espaços de lazer nos bairros periféricos. Todas as melhorias tendem a se concentrar nas áreas mais centrais, inclusive com segregação pela oferta de serviços para consumidores de média e alta renda.

Segundo dados oficiais, em 2016, o estado do Pará alcançou a marca de 1 milhão de turistas, com crescimento do fluxo internacional, concentrou 61,37% de visitantes ao território paraense. Dos turistas, cerca de 30,74% tinham uma renda em torno de R\$ 1560 a R\$ 2.4000. Apesar do crescente interesse de outras nacionalidades, a grande maioria de visitantes é de estados próximos com 16,9% do Maranhão, 15,1% do Amazonas, seguido de 11,8% de São Paulo. A maioria dos visitantes viajam sozinhos ou com a família, chegando de ônibus. Muitos são professores e estudantes que visitam a cidade por questões de laços afetivos, se hospedando na casa de parentes e amigos (PARÁ, 2017).

Essas características reforçam a relação contraditória entre os investimentos em áreas como Estação das Docas, Mangal das Garças e Feliz Lusitânia, Hangar que portanto não foram endereçadas para o público de visitantes, denotando a vocação elitista dos projetos sob a motivação do turismo. No que tange ao perfil do mercado, a maioria das atividades se concentram no setor de alimentação, com 1.242 estabelecimentos, no setor hoteleiro com 182 e nas agências com 173 estabelecimentos formais em 2017, conforme levantamento realizado no sistema de dados Extrator do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas.

A apurar junto ao sistema de dados do ministério do Turismo (Cadastur) encontrou-se em janeiro de 2019, apenas 54 meios de hospedagem, dos quais, cerca de 08 são unidades de redes nacionais com destaque para a BHG sigla de Brazil Hospitality Group, é uma empresa que opera no segmento imobiliário, com especialização em hotelaria. A empresa tem ações listadas na BM&FBovespa. Representa as marcas Royal Tulip, Golden Tulip e Tulip Inn no Brasil e na América Latina. Outras redes são a Stada Hotels Norte e Nordeste Ltda, a hotelaria Accor Brasil S/A, a Atlantica Hotels International Brasil Ltda, a Rent Hotels do Brasil Ltda e o Grupo Serson. As unidades desses empreendimentos se concentram em áreas cujo solo urbano apresenta grande valor de mercado. Dessa maneira, a cidade tem se colocado como um importante destino de investimentos hoteleiros voltados para executivos, e continua sendo o principal centro logístico das viagens para todo o Estado.

O TURISMO NA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE BELÉM

Enquanto a atividade turística despertava na Europa do século XVII, no Brasil, especificamente na Amazônia, este período tem entre suas formas ocupação “o trabalho dos jesuítas que utilizavam mão de obra indígena pois os povoadores da região viviam dispersos nas ilhas e só eram socorridos pelos índios, muitos como remeiros para viagens de longa distância” (D’AZEVEDO, 1901). Todavia, até a segunda metade do século XIX, o principal interesse era o de estabelecer uma estratégia de exploração de recursos naturais da região, persistiu ainda o trabalho escravo como elemento estruturante da produção agrícola nas fazendas e engenhos.

A região era vista como destino de aventureiros e exploradores, todavia as condições de acomodação e transportes eram precárias. Normalmente os viajantes se instalavam nas

residências de campo, denominadas de rocinhas (figura 1), cedidas ou até alugadas. Ernesto Cruz em História de Belém (1973) destaca diversos relatos de viajantes e cientistas como Alfred Russel Wallace e Henri Walter Bates, ingleses e pesquisadores de história natural chegaram a Belém em 1848. Wallace ao chegar procurou uma casa para acomodações, tendo dificuldades para conseguir esse propósito se instalou em uma rocinha ou casa de campo cedida por um Sr. Miller. Descreve assim suas acomodações:

Não há aqui camas, nem colchões, usando-se em seu lugar as redes, trançadas de fio de algodão, que oferecem bom conforto para se dormir e que são mesmo muito convenientes, por causa da sua portabilidade. As redes, algumas cadeiras, constituem todo o nosso mobiliário (CRUZ, 1973, p.39)

Das primeiras impressões sobre a cidade o mesmo autor relata a chegada em 1859 de Robert Avé Lallemand, médico alemão. Esse viajante descreve que Santa Maria de Belém do Pará ou simplesmente Pará, era uma cidade já com 25.000 habitantes, causando uma boa impressão embora tudo parecesse velho. Destacou as igrejas, a Alfandega e o palácio do Presidente. Em sua visão as ruas apresentavam bom aspecto com casas grandes e bonitas que pareciam palácios em miniatura. Outro aspecto importante notado foi a venda do açaí, feito em pregões pelas ruas, ao meio dia, cujo silêncio era interrompido pelo grito açaí-í, açaí-í-sí, considerado principal alimento do povo.

Entretanto, o registro mais interessante e de grande importância para esta análise se refere aos serviços de hospedagem da época.

Uma coisa porém, me horrorizou” Tinham-me indicado, em Pernambuco, um hotel do Pará como o melhor. Quando transpus a porta, recuei, apavorado; parecia exatamente um desses albergues portugueses, os cortiços do Rio. Sujidade e um cheiro repelente me causaram positivamente náuseas. Fora esse, não havia outro hotel na cidade, pelo menos nenhum melhor. (CRUZ, 1973, pp. 138-139)

Conforme visto em Tavares (2011, p.114) “A partir da segunda metade do século XIX com a exploração da borracha, o quadro de estagnação econômica do Pará começa a mudar”. Entretanto, para a autora, a economia da borracha na Amazônia não enriqueceu a região, pois o excedente do valor produzido localizava-se nas pontas do sistema, em Belém, inicialmente e depois Manaus; cidades em que estavam localizadas as firmas exportadoras que se relacionavam com a Europa e os EUA. Nesse sentido, podemos considerar que essas relações comerciais seriam um embrião para o desenvolvimento de uma estrutura de viagens e acomodações que favoreceriam o turismo em Belém, inclusive de origem internacional. Além disso, a partir do ano de 1872, dá-se a abertura do rio Amazonas às nações estrangeiras, quando Belém passa a ser ligada até o porto de Liverpool, na Inglaterra por duas linhas de transatlântico e 31 barcos a vapor, que realizavam 350 viagens por ano entre Belém e o interior da região. Em 1882 entraram no Porto de Belém cerca de 254 embarcações estrangeiras e 55 nacionais (CRUZ, 1973).

Trindade Júnior (2016), demonstra que de 1750 a 1778 as aldeias missionárias são transformadas em vilas, inserção da economia amazônica no mercado mundial, o surgimento de construções mais suntuosas e presença de rocinhas². No período de 1850 a 1920, ocorre

2 Sítios cuja residência principal possuía uma concepção peculiar.

o “boom da borracha”, estimulado pela superação de problemas no transporte, escassez da mão de obra, oferta de capital para o financiamento, reforço ao sistema de aviação com a viabilização da estrutura de poder e prosperidade nas cidades de Belém e Manaus.

Nessa configuração urbana destaca-se o crescimento populacional; investimentos em infraestrutura viária; cais; calçamentos; abastecimento de água; iluminação; serviços de limpeza; corpo de bombeiros; embelezamento urbano; espacialização funcional do centro comercial; maior segregação socioespacial (bairros sofisticados); melhoramentos urbanos de caráter elitista com assessoramento de técnicos estrangeiros e expansão urbana em direção aos bairros do marco e pedreira (TRINDADE JÚNIOR, 2016).

A produção da borracha em 1891 era de 17.790 toneladas e em 1899 chegou a 28.695. Nesse período, conforme ressalta Cruz (1973), as casas aviadoras obtinham expressivo faturamento, concedendo créditos sem limites aos donos dos seringais. Para sua diversão mandavam buscar companhias artísticas para apresentações no Teatro da Paz, Ou seja, os principais objetos que hoje assumem funções de atração turística, são marcas do sistema econômico e político vigente

A elite vivia um tempo de entusiasmo, como se vê na obra intitulada “Amazônia: as províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brasil”, produzida pelo Barão de Marajó (1883: p.32), na qual encontra-se o seguinte relato:

Se o embellezamento material das cidades é prova do progresso e civilização, o ultimo decennio o apresenta em grande escalla no Pará e Amazonas. As ruas das suas capitães se calçam pelos methods mais aperfeiçoados, a edificação antiga é substituída por outra, mais luxuosa, mais elegante, mais commoda, elevamse vastos edifícios públicos, a agua potável é introduzida em quantidade bastante para melhorar largamente as condições hygienicas, a facilidade de couducção barata pelos tram-ways anima e dá vida a todos os bairros; e o complexo de todos estes melhoramentos assegura e proclama, a despeito do abandono em que vivemos dos cuidados da corte, o nosso continuo caminhar na senda do progresso, e a importância que temos e que forçosamente nos hão de dar na communhão das províncias Brasileiras (ABREU, 1883, p. 32).

O final do século XIX foi acompanhada pelo impactante investimento na construção de praças, do bosque e museu, considerados importantes locais para realização de passeios e divertimentos, além do surgimento de uma série de facilidades nos transportes, comunicação e hospedagem. Entre as mais importantes intervenções para o desenvolvimento do fluxo de viagens estão a dragagem em 1886 do porto de Belém e a implantação da Estrada de Ferro de Bragança e do serviço de transporte urbano, com recursos oriundos de capital estrangeiro, principalmente de origem inglesa, já estabelecidas desde 1866 entre o Pará e a Europa.

ESTRUTURAÇÃO DO TURISMO EM BELÉM E ARRABALDES

As condições econômicas de acúmulo do período da borracha demonstram o quanto a cidade de Belém estava articulada com as grandes cidades europeias e sua representatividade como destino de viagens e escala nacional e internacional. Muitos desses equipamentos eram considerados luxuosos (figura 2).

Já no início do século XX, de acordo com os registros do *Album o Pará*, relatório de governo de Augusto Montenegro (PARÁ, 1908), duas grandes companhias de se destacavam no transporte de cargas e passageiros com destaque para o Lloyd Brasileiro e a Booth Line. A maior empresa, o Lloyd, com 72 vapores realizava viagens mensais para Nova Iorque, além de destinos com Montevidéu, Buenos Aires e Valparaíso, além de realizar 5 a 6 viagens mensais entre o Pará e o Rio de Janeiro (capital). A Booth Line contava com 36 vapores que realizavam serviços de correios com a Inglaterra, além de 3 viagens regulares por mês para Europa, Madeira, Lisboa, Porto, Vigo, Havre e Liverpool e 03 viagens mensais para Nova Iorque com escala em Barbados. Além dessas duas haviam duas empresas que operavam combinadas com 05 vapores sob a denominação de Vapores Allemaes com viagens mensais entre o Pará e Hamburgo com escalas em Madeira, Lisboa, Porto e Vigo.

Figura 2: Interior de um dos vapores da época



Fonte: Álbum do Pará, 1908.

Já no início do século XX, de acordo com os registros do *Album o Pará*, relatório de governo de Augusto Montenegro (PARÁ, 1908), duas grandes companhias de se destacavam no transporte de cargas e passageiros com destaque para o Lloyd Brasileiro e a Booth Line. A maior empresa, o Lloyd, com 72 vapores realizava viagens mensais para Nova Iorque, além de destinos com Montevidéu, Buenos Aires e Valparaíso, além de realizar 5 a 6 viagens mensais entre o Pará e o Rio de Janeiro (capital). A Booth Line contava com 36 vapores que realizavam serviços de correios com a Inglaterra, além de 3 viagens regulares por mês para Europa, Madeira, Lisboa, Porto, Vigo, Havre e Liverpool e 03 viagens mensais para Nova Iorque com escala em Barbados. Além dessas duas haviam duas empresas que operavam combinadas com 05 vapores sob a denominação de Vapores Allemaes com viagens mensais entre o Pará e Hamburgo com escalas em Madeira, Lisboa, Porto e Vigo.

Outras empresas como a Companhia de Comercio e Navegação que realizava viagens para o sul do país e a The Amazon Steam Navigation com 40 vapores operava a navegação no rio Amazonas e afluentes. O movimento de passageiros registrado, por exemplo, pela Booth Line em 1907 eram 3.352 passageiros do Pará para Europa e América do Norte e de 4.396 da Europa para o Pará, segundo o Album do Pará (1908).

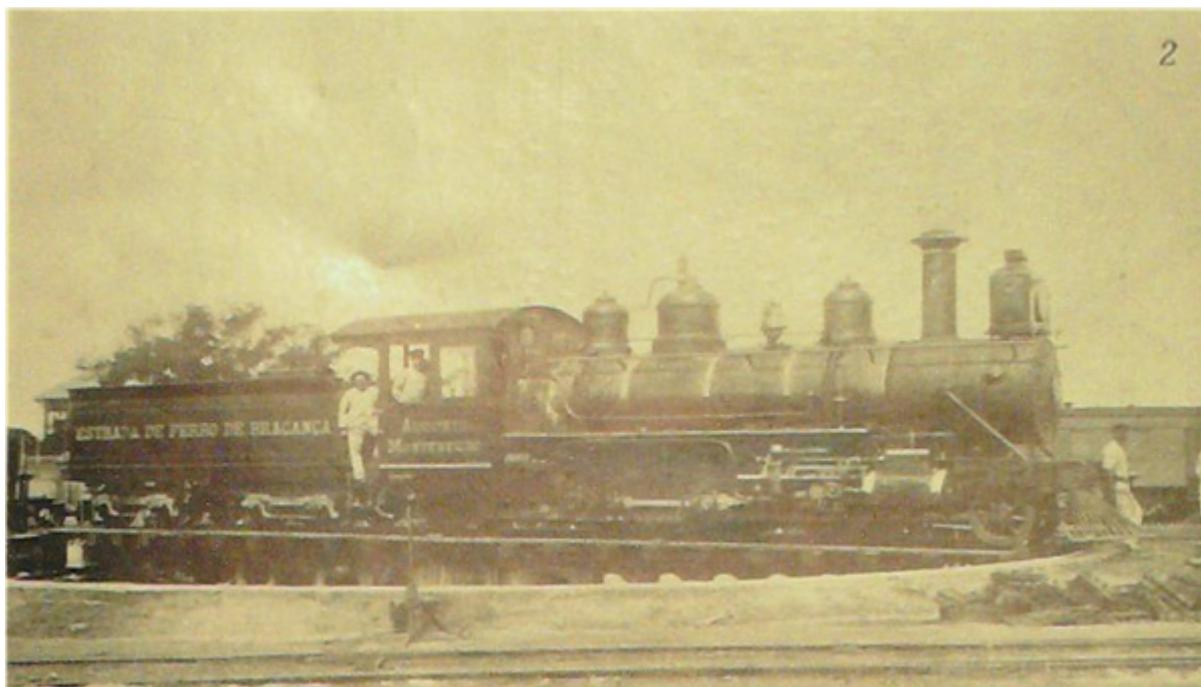
Além das facilidades nos transportes internacionais, destacam-se os investimentos nos sistemas de comunicação e transporte urbano como fatores estruturantes das relações econômicas do período. No Relatório do governador Augusto Montenegro (PARÁ, 1908, p. 216) é indicado que o movimento dos telégrafos e correios demonstrava a importância das relações do Pará com o interior e o exterior. Se em 1900 o Pará expedia mais de 36.000 mil telegramas e recebeu mais de 39.000, em 1907. Havia na época os serviços de telégrafo nacional, sem fio, da Estrada de Ferro e inglês; correio e companhia telefônica.

No transporte urbano, o fator a se destacar foi a implantação dos Bondes elétricos. Cruz (1973) registra que em 1907 foi inaugurado em 15 de agosto o serviço de viação por meio de carros elétricos, em substituição aos antigos bondinhos de burro. Os primeiros veículos saíram da avenida São Jerônimo (onde havia uma antiga estação). James B. Bond obteve uma licença do governo provincial desde 1869 para instalar o serviço de transporte cuja primeira linha se estendia da Sé a Nazaré. Posteriormente essa concessão foi repassada para companhia urbana de estrada de ferro paraense, sendo criadas novas linhas, com utilização de carros bagagens e uniformização dos cocheiros (CRUZ, 1973, p.406).

O sistema viário urbano de Belém tem como investimento de maior monta os trilhos da estrada de Ferro de Bragança. De acordo com o que relata o Álbum do Pará (1908), a estrada começou a ser construída em 1887 a partir de São Braz até o centro com 6km. O ramal do Pinheiro (Icoaraci) foi construído em 1906, onde havia uma bela estação ferroviária e assentada uma ponte metálica. A estrada foi concluída em 1909 pelo governador Augusto Montenegro (SIQUEIRA, 2008). Em 1906 trabalhou com 17 locomotivas (figura 3), 23 carros de passageiros, 3 de bagagens, 18 de mercadorias, 02 de animais, 15 para carvão e lenha, 06 wagonetes, 34 trollys, 02 carros de luxo e 01 de inspeção (PARÁ, 1908).

A Estrada de Ferro foi um dos importantes elementos de integração dos espaços da cidade de Belém e arredores, contribuindo para consolidação de novas áreas de interesse ao lazer e posteriormente de interesse ao turismo. Adquirida em 1922 pelo governo federal e decidida sua extinção em 18 de dezembro de 1964, com aviso aos usuários em 26 de dezembro para que a partir de 1 de janeiro de 1965 seria suspenso o tráfego, a título de inviabilidade, o que discorda Siqueira (2008) e possivelmente relacionado retaliação política. Essa decisão representou, sobretudo, uma grande desarticulação econômica para o Estado, eliminando as possibilidades de maior desenvolvimento da região de entorno de Belém, durante muitas décadas. Entretanto, o turismo se tornou uma nova opção de inserção econômica das cidades do nordeste paraense, nos anos posteriores.

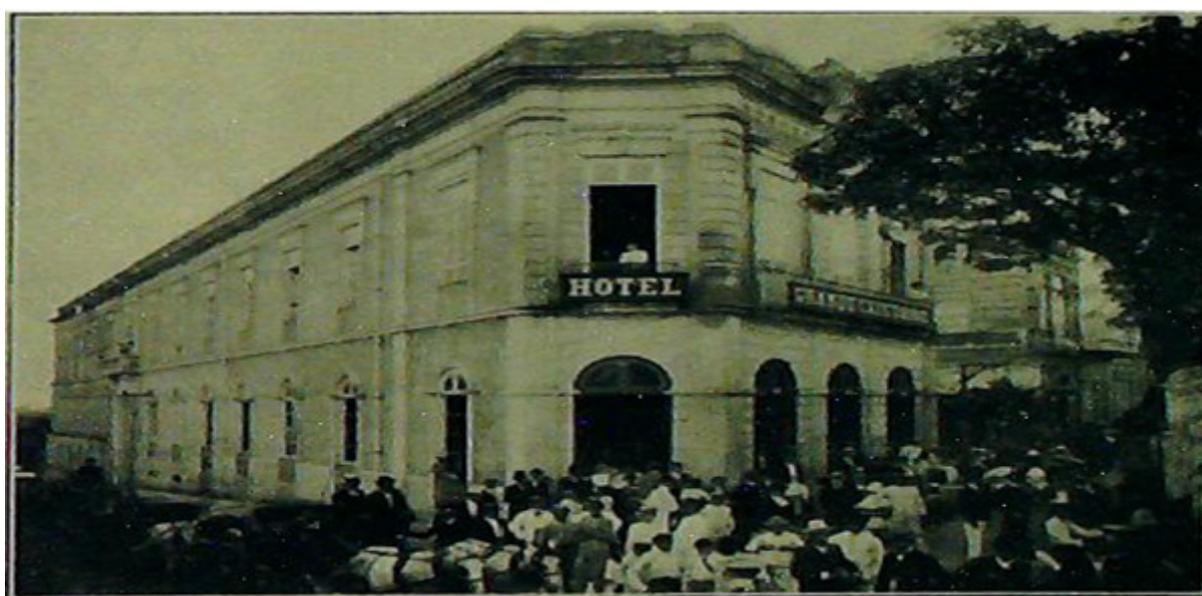
Figura 3: Locomotiva da EFB



Fonte: Album do Pará ,1908.

No que tange aos investimentos em acomodações, em 1904 eram cerca de 59 estabelecimentos entre hotéis e restaurantes em Belém segundo o Almanack do Pará 1904-105. Pode ser feita uma referência a um dos primeiros hotéis do período em análise, o Grande Hotel da Paz (figura 4), localizado em frente o Teatro da Paz citado pelo relatório de Augusto Montenegro (PARÁ, 1908).

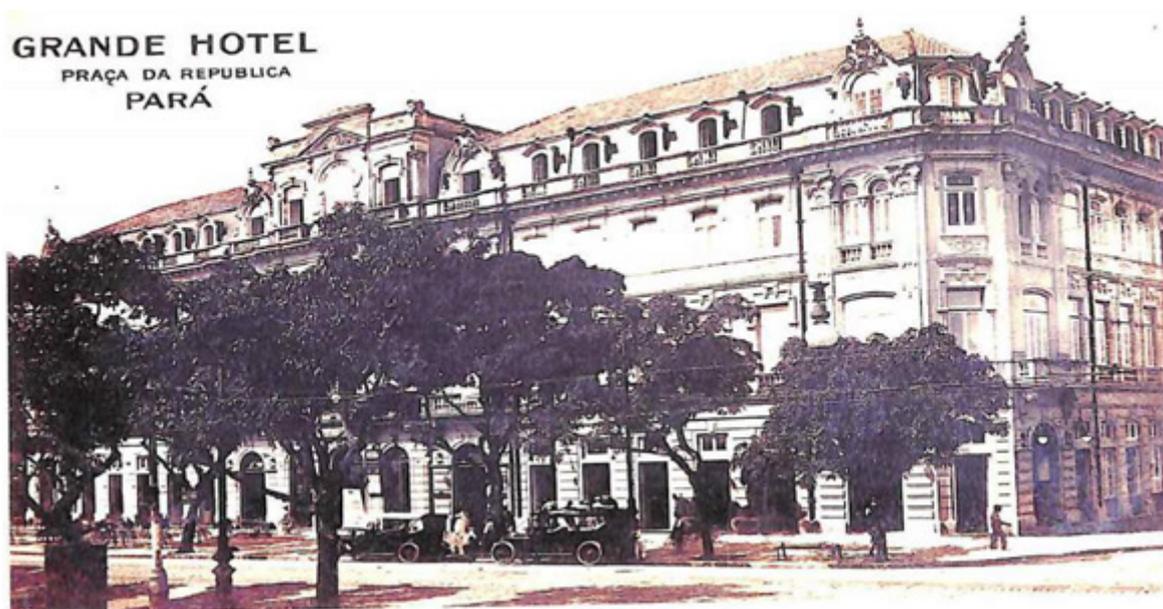
Figura 4: Hotel da Paz



Fonte: Álbum do Pará.

A cidade possuía grandes hotéis dos quais se destaca como os maiores e mais confortáveis o Grand Hotel. O prédio do Grande Hotel (figura 5), fundado em 1913 apresentava características ecléticas, construído dentre suas finalidades apoiar os voos internacionais da companhia aérea Pan American e Panair do Brasil. Foi a primeira instalação (NASCIMENTO; VIEIRA; SANTOS, 2017).

Figura 5: Grande Hotel



Fonte: Belém da Saudade, 1996.

Foi um dos primeiros hotéis adquirido no Brasil pelo grupo Inter Continental Hotels Corporation, no ano de 1948. Construído pela Teixeira Martins & Cia. Além disso, o hotel abrigava o Palace Theatre. Inicialmente o Grande Hotel, possuía 81 quartos com decorados com lustres de bronze e cristais e mobiliário tipo Luiz XV, executados com madeiras da região.

Em 1914 Theodore Roosevelt, ao findar o mandato de presidente dos Estados Unidos, esteve hospedado no hotel, participando de uma expedição científica. Ele considerou Belém uma cidade bonita quase sob o Equador e que constituía um admirável exemplo do verdadeiro e surpreendente progresso que o Brasil. Achou a cidade limpa, salubre e bem policiada como qualquer outra de igual importância da zona temperada setentrional, com o Teatro da Paz, edifícios e casas de aspecto atraente. Além dele, muitos artistas importantes se hospedaram nele como a cantora Bidu Sayão e Mário de Andrade. Conforme visto em Associação Nacional da Indústria Hoteleira (2007) Em suas viagens etnográficas de 1927, Mário de Andrade, de tão encantado, escreveu a Manoel Bandeira:

Meu único ideal de agora em diante é passar uns meses morando no Grande Hotel de Belém. O direito de sentar naquele terasse em frente das mangueiras tapando o Theatro da Paz, sentar sem mais nada, chupitando um sorvete de cupuaçu, de açaí, você que conhece o mundo, conhece coisa melhor do que isso, Manu? (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA HOTELEIRA, 2007, p.94).

Outros estabelecimentos também gozavam de grande destaque como o Hotel América na Avenida de 16 de novembro e o Hotel Central, no início da João Alfredo. Além de inúmeras pensões. Destaca-se que em 1930 surgia o Avenida Hotel, atualmente Hotel Novo Avenida e 1939 também era inaugurado outro grande estabelecimento que era o Central Hotel. Além desses hotéis, a cidade contava com cafés e restaurantes que ofereciam frutas como o açaí e a abacaba, bebidas importadas e pratos elaborados ao cardápio francês. Ernesto Cruz (1973, p.423) contabiliza, a partir de estudo do IBGE que em 1950 chegavam a 204 estabelecimentos em 701 empregados.

Theodoro Braga fornece outro importante subsídio para entender como essa intervenção fora importante para as atividades turísticas. Em seu trabalho denominado *Guia do Estado do Pará* (1916) que se pode comparar a um verdadeiro guia turístico da época, revela importantes referências da cidade. Essa obra sugere ao visitante uma excursão pela cidade por meio de um *tramway* ou bond de tração elétrica e construídos por norte-americanos, que parte da Port of Pará em direção a vários pontos de Belém como o Bosque, o Museu, a Praça Batista Campos, o Parque Ferreira Penna (atual praça D. Pedro II). Esse documento cita que em Belém havia carros para alugar na Praça da República, na Avenida Independência (atual Magalhães Barata) e largo das Mercês.

Com um capítulo denominado de Arrabaldes, isto é, os arredores de Belém, Theodoro Braga demonstra a preocupação da época com o descanso e o lazer como resultado do recente processo produtivo aquecido pela borracha:

Para a vida exhaustiva de quem trabalha em qualquer ramo da actividade humana, Belém possui alguns recants pittorescos e tranquilos, nos quaes se póde, com, prazer repousar e recupera forças perdidas, bebendo o ar puro das florestas ou o ar salgado do mar (BRAGA, p.87, 1916).

Esse autor cita as vivendas do Souza, como um pouco de mata que resta próximo de Belém para passar férias ou dias de descanso, mas longe, sugere “ um ´sejour em pontos da Estrada de Ferro de Bragança, com bons banhos de límpida água corrente, caça e fructos para a alimentação frugal e sadia”(BRAGA, 1916, p.88). Entre os pontos destaca as praias de Pinheiro, atual Icoaraci, e vila de Mosqueiro, onde se encontra a praia do Chapéu Virado. Braga (1916, p. 90) cita que é “para alli que vão repousar por alguns mezes as famílias abastadas de Belém”. O destino mais distante sugerido é Soure, Salvaterra e Salinas, onde se podiam realizar passeios e visitar a praias. Aos poucos já no final do século XIX, a cidade já esboça suas primeiras áreas balneares.

No início do século XX, as práticas de lazer e viagens eram um privilégio de jovens aventureiros ou pessoas de classes abastadas, principalmente estrangeiros com condições de realizar viagens em navios e acessar o litoral paraense. Essencialmente, as áreas de descanso mais procuradas eram Soure, Icoaraci e Mosqueiro. Para as praias mais próximas os banhistas se deslocavam em pequenas embarcações (figura 7).

Figura 7: Grupo de amigos visitando as praias do entorno de Belém



Mlle. Nahyr Mello Cesar e um grupo de amiguinhos, gosando a brisa das praias.

Fonte: Revista A Semana, de 1920.

Soure se destacava como uma grande produtora de gado e peixe para capital. No *Álbum do Pará* (1908, p.134) é descrita como antiga aldeia do Maruanas, depois vila de Soure: “é a cidade preferida para veligiaturas pela sua situação aprasível, excelente clima e magníficos banhos.” (figura 8). Além de Soure, outro lugar já referenciado nessa década era Salinas, considerada no mesmo relatório como “uma das melhores estações balneares do Pará”.

Apesar dessas referências, os principais balneários do início do fim do século XIX e início do século XX eram Icoaraci e Mosqueiro. Como ilustrado em recorte retirado da revista *A Semana* de janeiro de 1920, sob o título de Praias:

“ Com o bizarro e entusiastico reveillon, que assignalou a passagem do anno nos salcoes do Mosqueiro-Club Recreativa, a mais pitoresca das nossas estancias balneares torna-se deserta, emigrando os que alli desfructaram dias soberbos e noites magníficas de verão, para o tumulto da cidade. E que sobre o Mosqueiro, onde os veranistas buscavam as delícias das águas do rio-mar, baixam, agora, tonitruosas, as águas do céu, enluvando a floresta virgem e tornando frios e tristes os dias do romançoso refúgio” (A SEMANA, 1920, p.4).

Mosqueiro era a estação balneária preferida, descrita por Cruz (1973) como imensas praias de areia finíssima, destacando o luxo das edificações e hotéis do Farol e do Chapéu Virada, distintas socialmente do bairro da Vila. Essa perspectiva é corroborada por Tavares et al.(2007 p. 127):“A ilha de Mosqueiro, localizada a 80 km da cidade de Belém, sempre teve um papel importante no contexto da Região Metropolitana de Belém como espaço de lazer desde o início do século XX, durante o período áureo da economia da borracha na Amazônia”.

Segundo esses autores, chegaram a ilha os ingleses da “Pará Electric Railways Company”, responsáveis pela instalação de energia elétrica e de meios de transportes internos, os

alemães, franceses e americanos, funcionários de companhias estrangeiras como a “Port of Pará” e a “Amazon River”, depois os seringueiros do Marajó. Todos começaram a erguer casas na orla. Esse processo de valorização turística culminou com a construção da ponte denominada “Sebastião de Oliveira”, erguida sobre o Furo, com 1.457,35 metros, em 1976, impactando no aumento do fluxo de turistas, contudo, acelerou-se a especulação imobiliária e o aumento das pressões antrópicas sobre o meio ambiente.

CONCLUSÃO

Diante do quadro exposto, avalia-se que o processo que se desencadeou em Belém do período da Borracha também pode ser considerado um processo mediado pelo mercado e por diversos padrões culturais. A partir de sua materialização à existência do turismo é pertinente ao movimento demográfico e a urbanização com determinação do surgimento de novos agentes relacionados as atividades características do turismo como hotéis, bares, restaurantes, transportadores, espaços de lazer .

No início do século XX, Belém, era uma das mais importantes cidades brasileiras. Deixou suas rugosidades, algumas ainda vistas nos dias atuais, destaca-se a capacidade de conexão com o mundo, especialmente com França e Inglaterra. “O processo social sempre deixa heranças que acabam construindo uma nova etapa.” (SANTOS, 2014, p.140).

No caso de Belém, as rugosidades manifestam a hegemonia do Estado, do colonizador branco e da igreja, permanecendo como símbolos de poder, embalados pela atividade turística, como forma pedagógica de expressão do poder local, monumentos da mundialização. Nesse sentido, relembra-se o posicionamento de Lefebvre (2002) contra o monumento como essencialmente repressivo, quase sempre, sede de uma instituição que organiza em torno de si o espaço, erguidos à glória dos poderosos.

Contextualiza-se a prática turística de Belém no cenário de mundialização da economia da Amazônia. Entretanto as melhores condições de uso do espaço urbano foram concentradas numa elite gomífera (TAVARES, 2011). Nesse aspecto, temos, já na era do capitalismo pós-industrial, o surgimento de áreas diferenciadas para a prática de lazer dos poucos que pertenciam as elites locais.

Podemos considerar que o turismo, além do valor econômico, significa uma tentativa de resgatar práticas características de um período de hegemonia de classes abastadas sobre os seus espaços centrais. Com o advento da era tecnológica e do predomínio da técnica foram agregadas novas estratégias que permitissem a reinserção de Belém como destino de investimentos globais e viajantes, agora turistas. No século XXI diversos espaços foram “repaginados”, sendo constituídos de novos usos, novas funções e outras territorialidades demarcadas na cidade como forma de re-projetar a cidade em escala nacional e global (TRINDADE JÚNIOR, 2013)

O processo de urbanização da Amazônia, especialmente de Belém assumiu historicamente, características de desigualdade social, a medida que as facilidades, serviços públicos e equipamentos de lazer, surgidos, no período estudado, atendiam basicamente a uma elite econômica instalada em decorrência da exploração do trabalho pela escravidão e depois pelo aviamento. Por outro lado, com o declínio desse sistema, toda a riqueza expressa na formação do espaço urbano de Belém foi aos poucos deslocada para outros lugares,

deixando apenas as heranças materiais desse tempo e com repercussões na própria articulação da atividade turística da cidade, com tendência segregadora.

Baseando-se em todo aporte teórico utilizado, conclui-se que o turismo de Belém resulta de um processo dialético que contempla a produção de espaços do poder hegemônico de um período anterior. Esses espaços, outrora, integrados ao modo de vida e aos meios de produção de uma elite gomífera são a matéria-prima da lógica atual de valorização do turismo. Nesse contexto, apresenta relações profundas com as transformações ocorridas no início do século XX e estagnadas em sua segunda metade. O turismo de Belém sugere resultar de um processo passado de mundialização do espaço urbano regional, sendo retomado sob novas estratégias econômicas, mas com igual resultado de segregação de espaços a cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A SEMANA: revista ilustrada, 191(4), 3 dezembro de 1921. 43p. Disponível em: <http://177.74.60.161/acervodigital_obrasraras/hemeroteca/lista/file/semana/1920/n92v2/index.html#12/z>. Acesso em: 22 de maio. 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA HOTELERIA. *História da hotelaria no Brasil*. Rio de Janeiro: Insight Engenharia de Comunicação Nacional, 2007, 200p.

ABREU, J. C. G. (Barão de Marajó). *A Amazonia: As províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brasil*. Lisboa: Livraria Antiga e Moderna, 1883.

BRAGA, T. *Guia do Estado do Pará*, Belem: Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1916, 202p.

CARLOS, A.F.A. Da organização a produção do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A.F.; SOUZA, M.L.; SPOSITO, M.E.B. (Orgs). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalase desafios*. São Paulo: Contexto, 2016, 239p.

CORRÊA, R. L. Periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 49, nº 3, 1979, p.39-68.

CRUZ, E. *História de Belém*. 2º vol. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973, 493p.

D'AZEVEDO, J. L. *Os Jesuitas no Grão-Pará: suas missões e a colonização. Bosquejo historico com varios documentos ineditos*. Lisboa: Livraria Editora Tavares Cardoso & Irmão, 1901. 366p.

DIAS, R. *Sociologia do Turismo*. São Paulo: Atlas, 2003. 251p.

LEFEBVRE, H. Perspectivas de sociologia rural. 1a edição. Trad. Cynthia A. Sarti e Solange Padilha. In. *Introdução crítica à sociologia rural*. Organizado por MARTINS, J. S..São Paulo, Hucitec, 1981. p. 163-177.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999. 178p.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. 145p.

NASCIMENTO, J. L.; VIEIRA, A.; SANTOS, G. . Memória da hotelaria em Belém-Pa-Brasil: Grande hotel. *Revista Turismo & Desenvolvimento*. n. 27, p. 419 – 421. 2017

PARÁ. *Álbum do Estado do Pará: oito anos de governo 1901-1909*. Paris: imprimiere Champonet, 1908.

PARÁ. *Almanack Administrativo, Mercantil e Industrial do Estado do Pará: indicador para 1904-1905*. Porto: Oficinas da Imprensa Moderna, 1904. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanack-do-estado-do-para/828831>. Acesso em: 20 maio. 2018.

PARÁ. *Belém da saudade: a memória de Belém no início do século em cartões postais*. 2.ed. Belém: Secult, 1998 278p.

PARÁ. *Boletim do Turismo do Estado do Pará*. Belém: Fapespa, 2017.

PEARCE, D. G. *Geografia do Turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens*. São Paulo, Aleph, 2003. 388p.

SANTOS. M. *Espaço e método*. 5 ed. São Paulo: Edusp. 2014. 120p.

SANTOS. M. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp. 2008. 176p.

SPOSITO, E. S. *Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. São Paulo: Unesp, 2004. 220p.

SEVERINO, A. J. *Metodologia do trabalho científico*. 23.ed. São Paulo: Cortez, 2007. 304p.

TAVARES, M. G. C.. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI. *Geosp - Espaço e Tempo*, n. 29 Especial, p. 107 – 121. 2011

TAVARES. M.G.C., GOMES, K.S., COSTA, M.A.F. & RIBEIRO, W.O. Turismo e desenvolvimento local em uma ilha fluvial na Região Metropolitana de Belém: o caso da ilha de Mosqueiro na Amazônia brasileira. *Revista Universitária de Geografia*, n. 16, p. 125-145. 2007.

TRICART, J. O campo na dialética da geografia. *Geosp – Espaço e Tempo*, v. 21, n. 1, p. 305-314. 2017.

TRINDADE JÚNIOR. S. C. Patrimônios, vivências e representações do espaço em políticas de requalificação urbana na Amazônia. *Espaço & Geografia*, v.16, n. 2, 2013, p. 483-513.

TRINDADE JÚNIOR. S. C. *Formação metropolitana de Belém: 1960-1997*. Belém: Paka-Tatu, 2016..392p.

TRIVIÑOS, A.N.S. *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas, 2011. 176p.