



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**CLEBER GOMES DA SILVA**

**DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO NA AMAZÔNIA:**  
uma análise socioespacial fundada nos circuitos da economia urbana em  
Salinópolis, Pará

**BELÉM-PA  
2020**

**CLEBER GOMES DA SILVA**

**DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO NA AMAZÔNIA:**  
uma análise socioespacial fundada nos circuitos da economia urbana em  
Salinópolis,

Tese apresentada para o Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientadora: da Prof<sup>a</sup> Dra. Maria Goretti da Costa Tavares.

**BELÉM-PA**  
**2020**

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD**  
**Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará**  
**Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

---

S586d Silva, Cleber Gomes da  
Desenvolvimento turístico na Amazônia : uma análise socioespacial fundada nos circuitos da economia urbana em Salinópolis, Pará / Cleber Gomes da Silva. — 2020.  
177 f. : il. color.

Orientador(a): Prof<sup>ª</sup>. Dra. Maria Goretti da Costa Tavares  
Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia,  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do  
Pará, Belém, 2020.

1. Turismo. 2. Desenvolvimento . 3. Modernização  
tecnológica. 4. Circuito inferior. 5. Circuito superior. I. Título.

CDD 338.4791811

---



*Vó Elvira e Vô Teotônio*

**Dedico à memória dos meus inesquecíveis avós Teotônio, Zenóbio e Antonia e a minha avó Elvira no melhor dos seus 90 anos de sabedoria.**

**Dedico aos meus pais Celso e Jesus.**

**Aos meus filhos Vinícius e Yasmin**

**ATA DO EXAME DE DEFESA DE DOUTORADO  
CLEBER GOMES DA SILVA  
PPGEO, 24 DE AGOSTO DE 2020.**

1 Às quatorze horas do vigésimo quarto dia do mês de agosto do ano de dois mil e vinte,  
2 foi instalada e realizada através de **videoconferência google meet** a Banca de Defesa  
3 de Doutorado para julgamento do trabalho desenvolvido pelo discente **CLEBER GOMES**  
4 **DA SILVA**, matriculado no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPA sob o  
5 número 201615580005. A professora Dr<sup>a</sup> Maria Goretti da Costa Tavares, orientadora e  
6 presidente da banca examinadora, abriu a sessão apresentando os examinadores  
7 convidados, os professores doutores: Profa. Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz  
8 (Programa de Pós Graduação em Geografia Humana da USP) examinadora externa;  
9 Prof. Dr. Silvio Lima Figueiredo (PPGDTU/UFPA), examinador externo; Prof. Dr. Marcio  
10 Douglas do Amaral (PPGEO/UFPA), examinador interno; Jovenildo Cardoso Rodrigues  
11 (PPGEO/UFPA), examinador interno. Após arguição e avaliação do material  
12 apresentado, relativo ao projeto intitulado: **“DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO NA**  
13 **AMAZÔNIA: UMA ANÁLISE SOCIOESPACIAL FUNDADA NOS CIRCUITOS DA**  
14 **ECONOMIA URBANA EM SALINÓPOLIS, PARÁ”** os examinadores decidiram pela  
15 **APROVAÇÃO**, condicionada as modificações sugeridas pela banca. Nada mais  
16 havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que vai **assinada**  
17 **pelos examinadores presentes** ao ato.



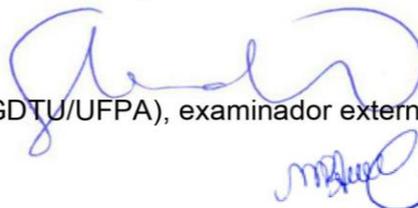
18  
19  
20

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria Goretti da Costa Tavares, presidente da banca



21  
22  
23  
24  
25  
26  
27

Profa. Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz (Programa de Pós Graduação em Geografia Humana da USP), examinadora externa



Prof. Dr. Silvio Lima Figueiredo (PPGDTU/UFPA), examinador externo

28  
29  
30

Prof. Dr. Marcio Douglas do Amaral (PPGEO/UFPA), examinador interna



31  
32  
33  
34  
35

Prof. Dr. Jovenildo Cardoso Rodrigues (PPGEO/UFPA), examinador interno

## AGRADECIMENTOS

Diante das boas expectativas que foram geradas pelos últimos 04 anos sobre os possíveis desdobramentos desta tese, há muitas pessoas a agradecer por sua contribuição direta ou indireta. Porém, algumas foram imprescindíveis a essa realização.

Inicialmente agradeço aos meus familiares, especialmente a meus pais Celso e Maria de Jesus que sempre me proporcionou a ajuda necessária para o início dos meus estudos e meus melhores exemplos de perseverança.

Agradeço inmensuravelmente a Professora Dra. Maria Goretti Tavares, minha orientadora, não somente pelo aspecto técnico, mas por sua atenção e confiança no trato com minhas deficiências ou debilidades, lançando sempre uma luz sobre as sombras que porventura se formavam no caminho. Também sou muito grato a todos os docentes do Programa de Pós-Graduação em Geografia do PPGeo-Ufpa, meus professores no doutorado. Agradeço também aos professores Márcio Douglas Brito do Amaral, Jovenildo Cardoso Rodrigues, Rita de Cássia Ariza da Cruz e Silvio José de Lima Figueiredo, pelas contribuições no exame de qualificação e banca de defesa.

Agradeço aos meus colegas de trabalho na Secretaria de Estado de Turismo Admilson Alcântara da Silva, Clelia Rosely Costa Coroa, Dalva Maria Lobato, Jorge Agra Barbosa Lobo e Layse Gomes Furtado pela ajuda e compreensão nas horas difíceis, especialmente a minha amiga e colega Izabela de Souza Sena por não ter me deixado desistir de tentar concluir o exame de admissão. Agradeço aos amigos e ex-colegas do curso de turismo da Faculdade Panamazônica João Gabriel Pinheiro Huffner e Ivaldo das Dores Silva, que sempre acreditaram no meu potencial, até mais do que eu. Em especial à Angélica Pantoja Pereira, pelo companheirismo nessa trajetória até aqui.

Minha eterna gratidão a todos.

“O homem é tão bem manipulado e ideologizado que até mesmo o seu lazer se torna uma extensão do trabalho”. (**Theodor Adorno**)

## RESUMO

Observando as diferenças característica de renda e de modernização tecnológica comum aos países subdesenvolvidos, presentes no contexto amazônico, defende-se a tese de que a organização socioespacial de Salinópolis no Pará pode ser analisada como resultado de uma relação dialética entre os dois circuitos da economia urbana, constituída no processo de desenvolvimento turístico. Essa dinâmica pode ser evidenciada em certa medida por diferenças nos fluxos turísticos; nas relações de trabalho; na organização, tecnologia e distribuição espacial das firmas. Em termos gerais, apresenta-se como uma alternativa para apreender as implicações da *praxis* turística no espaço urbano. Devido às múltiplas possibilidades de abordagem sobre o tema e a necessidade de superar concepções mais economicistas, busca-se uma alternativa de análise crítica que tenha alcance na realidade local. Para essa finalidade, realizou-se um estudo de caso no município Salinópolis no estado do Pará, viabilizado por pesquisas documentais, bibliográficas, entrevistas e georreferenciamento de áreas apropriadas pelo turismo no espaço urbano. Foram entrevistados representantes de 100 firmas turísticas, especificamente dos meios de hospedagem e restaurantes; 100 moradores e 200 turistas. Com base na organização desses dados a tese foi organizada, além da introdução e da conclusão em mais três capítulos. No primeiro capítulo são discutidas as aproximações teóricas da tese e no segundo é descrita o papel do turismo na formação socioespacial da cidade. O terceiro capítulo evidencia a relação entre desenvolvimento do turismo na produção dos circuitos da economia urbano, demonstrado a partir de resultados da pesquisa de campo. Conclui que há uma coexistência de dois circuitos de turismo na economia urbana, responsáveis por desigualdades na organização socioespacial. Os resultados da análise podem contribuir diretamente para formulação de propostas de políticas, projetos e pesquisas que permitam o surgimento de alternativas de reprodução do turismo capazes de contemplar os interesses da sociedade na escala local.

**Palavras-Chave:** Turismo, Desenvolvimento, Modernização tecnológica, Circuito Inferior, Circuito Superior.

## ABSTRACT

Observing the characteristic differences in income and technological modernization common to underdeveloped countries, present in the Amazonian context, one defends the thesis that the socio-spatial organization of Salinópolis in Pará can be analyzed as a result of a dialectic relationship between the two circuits of the urban economy, constituted in the process of tourism development. This dynamic can be evidenced to some extent by differences in tourist flows; in labor relations; in organization, technology and spatial distribution of firms. In general terms, it presents itself as an alternative to grasp the implications of tourism praxis in urban space. Due to the multiple possibilities of approach on the subject and the need to overcome more economical conceptions, an alternative of critical analysis is sought that has scope in the local reality. For this purpose, a case study was carried out in the municipality of Salinópolis in the state of Pará, made possible by documentary, bibliographic research, interviews and georeferencing of areas appropriate for tourism in the urban space. Representatives of 100 tourist firms were interviewed, specifically from the lodging facilities and restaurants; 100 residents and 200 tourists. Based on the organization of these data, the thesis was organized, in addition to the introduction and conclusion in three more chapters. In the first chapter, the theoretical approaches of the thesis are discussed and in the second, the role of tourism in the socio-spatial formation of the city is described. The third chapter highlights the relationship between tourism development in the production of urban economy circuits, demonstrated from the results of the field research. Concludes that there is a coexistence of two tourism circuits in the urban economy, responsible for inequalities in socio-spatial organization. The results of the analysis can directly contribute to the formulation of proposals for policies, projects and research that allow the emergence of tourism reproduction alternatives capable of contemplating the interests of society at the local scale.

**Keywords:** Tourism, Development, Technological Modernization, Lower Circuit, Upper Circuit

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1-Mapa de localização da Região Norte .....	21
Figura 2-Região turística Amazônia Atlântica-Caeté .....	23
Figura 3-Relações entre os circuitos .....	35
Figura 4-Localização de Salinópolis .....	62
Figura 5-Principais Rodovias do Nordeste paraense .....	63
Figura 6-Salinas até 1880 .....	66
Figura 7-Primeiro farol .....	67
Figura 8-Bairros de Salinópolis .....	69
Figura 9-Áreas de loteamentos e condomínios .....	70
Figura 10-Planta da EFB de 1914 .....	74
Figura 11- Locomotiva da EFB .....	75
Figura 12-Reportagem sobre o novo balneário de Salinópolis .....	76
Figura 13-Primeiro hotel de Salinópolis em 1953 e 2019 .....	77
Figura 14-Antigo Percurso da EFB .....	79
Figura 15-Orla do Maçarico .....	83
Figura 16-Salinas Park Resort .....	84
Figura 17-Projeto Aqualand .....	85
Figura 18-Localização dos atrativos .....	88
Figura 19-Passarela sobre o manguezal na praia da Corvina .....	89
Figura 20-Vista da Praia do Maçarico .....	90
Figura 21- Antigo canhão de sinalização .....	91
Figura 22-Farol de 1916 e atual farol de 1937 .....	92
Figura 25-Parque do Caranã em 1960. ....	92
Figura 26-Parque do Caranã, revitalizado em 2004. ....	93
Figura 23-Lago do pedalinho .....	94
Figura 26-Igreja da Matriz .....	95
Figura 27-Mercado do Porto Grande .....	96
Figura 28-Barracas de alimentação na Praia do Atalaia .....	97
Figura 29-Ruínas da base do primeiro farol .....	98
Figura 30-Distribuição das atividades comerciais e serviços no município .....	103
Figura 31-Quantidade de firmas turísticas de 2012 a 2018 .....	105
Figura 32-Origem dos fluxos turísticos de Salinópolis .....	110
Figura 33- Principais plataformas de publicidade e comercialização .....	123
Figura 34-Distribuição espacial dos alojamentos .....	126
Figura 35-Distribuição graduada de alojamentos por número de apartamentos .....	127
Figura 36-Distribuição das unidades de alimentação .....	128
Figura 37-Domicílios com renda <i>per capita</i> de até 70 reais .....	132
Figura 38-Diferenças no padrão construtivo de hospedagens e restaurantes .....	133
Figura 39-Distribuição de firmas de alojamento do circuito superior .....	134
Figura 40-Distribuição de firmas de alimentação do circuito superior .....	135
Figura 41-Concentração das atividades econômicas .....	136
Figura 42-Barracas e condomínios no Atalaia .....	138

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1-Variáveis dos dois circuitos da economia urbana .....	34
Quadro 2-As dez maiores cadeias hoteleiras mundiais .....	47
Quadro 3-Os dez parques temáticos mais visitados em 2019.....	51
Quadro 4-Os dez parques aquáticos mais visitados em 2019.....	52
Quadro 5-Produto Interno Bruto a preços correntes .....	101
Quadro 6-Valores brutos a preços correntes (R\$ 1.000).....	101
Quadro 7-PIB per capita a preços correntes .....	102
Quadro 8-Principais atividades de comércio e serviços .....	102
Quadro 9-Flutuação do Emprego Formal e Salário Médio de Admissão Dez/2019 ...	106
Quadro 10-Saldo de empregos e salário médio .....	106
Quadro 11-Ocupações e participação relativa de 2015 a 2018.....	113
Quadro 12- Ocupações em dezembro de 2015 a 2018 .....	114
Quadro 13-distribuição de ocupações por atividade e gênero em dezembro de 2018 ...	114
Quadro 14-Ocupações por atividade, gênero e escolaridade em dezembro de 2018 ....	115
Quadro 15-Ocupações por atividade, gênero e faixa etária em dezembro de 2018 .....	115
Quadro 16-Ocupações por atividade e horas trabalhadas dezembro de 2018 .....	116
Quadro 17-Ocupações por atividade, gênero, faixa etária e remuneração média em dezembro de 2018 .....	116
Quadro 18-Características dos circuitos encontradas nas firmas de Salinópolis.....	137

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1-Dinâmica populacional de Salinópolis .....	68
Tabela 2-Papel do turismo na renda familiar .....	104
Tabela 3-Perfil do turista comparativo entre 2016, 2017 e 2018.....	109
Tabela 4-Distribuição da renda de Belém.....	111
Tabela 5- Transporte utilizado .....	111
Tabela 6-Hospedagem utilizada .....	112
Tabela 7-Crédito produtivo .....	118
Tabela 8-Organização burocrática .....	119
Tabela 9-Principais formas de pagamento .....	119
Tabela 10-Acesso a internet .....	121
Tabela 11-Utilização de computadores e softwares .....	122
Tabela 12-Comercialização na internet.....	122
Tabela 13-Canais de publicidade utilizados.....	122
Tabela 14-Plataformas de venda de alimentação .....	123

## LISTA DE SIGLAS

ABIA	Associação Brasileira da Indústria de Alimentos
AGRISAL	Agroindustrial de Salinópolis S/A
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CLIA	<i>Cruise Lines Internacional Association</i>
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CMS	<i>Chanel Manager System</i>
CRS	<i>Central Reservation System</i>
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CRM	<i>Customer Relationship Management</i>
EFB	Estrada de Ferro de Bragança.
FAT	Fundo de Amparo ao Trabalhador
FUNGETUR	Fundo Geral de Turismo
GDP	Gross Doméstic Product
GDS	<i>Global Distribution System</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
IDEFLOR-BIO	Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano do Município
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MTE	Ministério do Trabalho e emprego
MTur	Ministério do Turismo
OMT	Organização Mundial do Turismo
PARATUR	Companhia Paraense de turismo
PDA	Plano de Desenvolvimento da Amazônia
PIB	Produto Interno Bruto
PMS	<i>Management System Property</i>
PTA	Plano de turismo da Amazônia
RAIS	Relatório Anual de Informações Sociais
RMS	<i>Revenue Management System</i>
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SETRAN	Secretaria de Estado de Transportes
SETUR	Secretaria de Estado de Turismo
SPU	Superintendência do Patrimônio da União
STD	<i>Standart Traffic Document</i>
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
TEA	<i>Themed Entertainment Association</i>
WTTC	World Travel & Tourism Council

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>1 TURISMO E OS DOIS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA .....</b>	<b>30</b>
<b>1.1 Os circuitos da economia urbana .....</b>	<b>32</b>
<b>1.2 Desenvolvimento turístico no circuito superior .....</b>	<b>38</b>
1.2.1 Agenciamento e distribuição eletrônica .....	40
1.2.2 Transportes turísticos .....	43
1.2.3 Hotelaria .....	46
1.2.4 Alimentação .....	49
1.2.5 Parques temáticos e aquáticos .....	50
<b>1.3 Elementos para análise do turismo no circuito inferior .....</b>	<b>53</b>
<b>2 TURISMO E A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE SALINÓPOLIS .....</b>	<b>61</b>
<b>2.1 Caracterização e gênese do espaço urbano de Salinópolis .....</b>	<b>62</b>
<b>2.2 Desenvolvimento turístico de Salinópolis .....</b>	<b>70</b>
2.2.1 Fase de integração .....	73
2.2.2 Fase de valorização .....	80
2.2.3 Fase de modernização .....	82
<b>2.3 Os lugares turísticos de Salinópolis .....</b>	<b>87</b>

<b>3 OS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA E O DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DE SALINÓPOLIS .....</b>	<b>100</b>
<b>3.1 A economia urbana de Salinópolis.....</b>	<b>100</b>
3.1.1 Os fluxos turísticos .....	107
3.1.2 Os empregos no turismo .....	113
3.1.3 Organização e tecnologia das firmas turísticas. ....	118
3.1.4 Distribuição espacial das firmas turísticas .....	125
<b>3.2 A organização socioespacial de Salinópolis com base nos dois circuitos do turismo. ....</b>	<b>129</b>
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>140</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>149</b>
APÊNDICE 1 – Pontos georreferenciados .....	166
APÊNDICE 2 - Formulário de pesquisa de firmas turísticas .....	173
APÊNDICE 3 - Formulário de pesquisa de instituições locais.....	174
APÊNDICE 4 - Formulário de pesquisa com turistas .....	175
APÊNDICE 5 - Formulário de pesquisa com trabalhadores .....	176
APÊNDICE 5 - Formulário de pesquisa com moradores .....	17677

## INTRODUÇÃO

*Desenvolvimentos geográficos desiguais mascaram convenientemente a verdadeira natureza do capital. A esperança pode brotar eternamente, porque há sempre um bairro, uma região ou um Estado, onde as coisas vão muito bem, mesmo no meio de inúmeras calamidades. (HARVEY, 2016. p.150).*

O turismo pode se referir a um fenômeno peculiar do século XX que exerce um importante papel no modo de vida de maior parte da população de classe média e se convertendo em principal mercadoria mundial (THEOBALD, 2002). Por não se conhecer uma teoria própria e não haver consenso sobre conceitos ou métodos, pode ser tomado em sua extensão por um conjunto de teorias que inclui o comportamento de pessoas em papéis turísticos em uma viagem temporária (WILLIAMS, 1998, LEIPER, 1992).

*A priori*, é uma prática social (CRUZ, 2007) ligada à organização da viagem e do lazer (FIGUEIREDO, 2001), através do qual se manifesta um conjunto de atividades de firmas<sup>1</sup> especializadas no atendimento de necessidades relativas ao consumo turístico de diferentes rendas ou classes sociais. Desse modo, concebe-se, nesta tese, como uma prática socioespacial.

No contexto, da massificação do turismo nas cidades do mundo, multiplicam-se a presença de equipamentos e serviços turísticos (meios de hospedagem, serviços de alimentação, agentes receptivos, guias de turismo, locais e instalações para entretenimentos, etc.) e infraestrutura de apoio, através de serviços de comunicações, transportes, segurança, etc. (FRATUCCI, 2000). Dessa maneira, é que algumas porções do espaço geográfico foram direcionadas à atividade turística (PORTUGUEZ, 2004; FIGUEIREDO, 2008) e transformadas em mercadoria (CARLOS, 2007b). Nesse sentido, o processo desenvolvimento turístico corresponde à intensificação do uso turístico do espaço geográfico e suas repercussões socioespaciais. Ao exemplo dos casos em que bairros e áreas costeiras foram redesenhadas para a criação de vitrines de produtos de luxo e algumas cidades reinventadas reutilizando formas passadas na produção e consumo seletivo de equipamentos urbanos, em busca de vantagens comparativas (SERPA, 2007).

Sob essa perspectiva e em função das diferenças de renda e de acesso às variáveis da modernização do período atual, observadas na economia urbana de países subdesenvolvidos

---

<sup>1</sup> Milton Santos (2014b) esclarece que as firmas têm como função a produção de bens e serviço e as instituições produzem normas, ordens e legitimações, atualmente entrelaçadas, na medida em que ambas produzem normas, bens e serviços.

(SANTOS, 1977, 2008a) e presentes no contexto amazônico, defende-se a tese de que a organização socioespacial de Salinópolis no Pará pode ser analisada como resultado de uma relação dialética entre os dois circuitos da economia urbana, constituída no processo de desenvolvimento turístico. Essa dinâmica expressa materialmente as desigualdades nas relações entre grupos ou classes sociais no acesso e uso do espaço urbano, em decorrência da *praxis* no turismo e pode ser evidenciada, em certa medida, por diferenças nos fluxos turísticos; nas relações de trabalho; na organização, tecnologia e distribuição espacial das firmas.

Essa diferenciação combinada aos antecedentes históricos da formação de um elite econômica regional e ao papel do Estado na valorização do solo urbano, em favor de capitalistas locais, ligados a renda da terra e ao mercado imobiliário desencadearam uma disputa entre atores hegemônicos e não-hegemônicos (CRUZ, 2007) pela organização do espaço urbano de Salinópolis. A hegemonia, nesse caso, é exercida por firmas modernas, organizadas em consonância com o processo de globalização<sup>2</sup>. Entre aos atores não-hegemônicos se encontram às iniciativas individuais ou de pequenos grupos familiares, que ensejam sua sobrevivência, relacionadas ao mercado, limitadas por diferenças de renda e acesso ao capital. Esse conflito latente pelo uso turístico do espaço, no plano geral é uma das consequências de um desenvolvimento massivo do turismo, relativamente espontâneo e não planejado (RENAU, 2018).

Após a segunda guerra mundial, o turismo se desenvolveu rapidamente no terceiro mundo, com a criação de incentivos fiscais e facilidades para aquisições de terras, atraindo o capital para investimentos em infraestrutura, com pessoas provenientes de países desenvolvidos ocupando cargos administrativos e a população local sendo treinada para serviços comuns (SMITH, 2002). A difusão de novas tecnologias de informação, inicialmente por meio de sistemas globais de distribuição e na transição para o século XXI, pelo avanço da conectividade na rede mundial de computadores foi um dos principais vetores desse crescimento. “O setor de turismo e de viagens tornou-se rapidamente a maior categoria individual de produtos vendidos pela internet” (IGNARRA, 2013, p.159).

Esse panorama justificou que o turismo fosse contemplado nas políticas públicas pelos grandes *lobbies* nacionais e internacionais (SCHLÜTER, 2002). Seu papel para a economia nacional do Brasil foi reconhecido e consolidado na Constituição Federal de 1988 no artigo 180, onde estabelece que “A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios

---

<sup>2</sup> A globalização é definida por Giddens (1991, p.76) “como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa.”

promoverão e incentivarão o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico” (BRASIL, 2015). Por conta disso, a ação do Estado, em parceria com o mercado tem se concentrado seus esforços em alavancar estratégias que garantam aumento da arrecadação e rentabilidade para investidores externos.

Nesse contexto, o turismo passou a compor um papel importante e às vezes central na economia urbana de algumas cidades. Por vezes, é responsável pela transformação do solo urbano em mercadoria. Contraditoriamente, o estímulo ao turismo apresenta-se como estratégia geradora de emprego e renda para uma parcela muito grande e empobrecida da população urbana, iluminado por uma aura de desenvolvimento econômico. De outra parte, teóricos de orientação crítica destacam as interdependências dos setores produtivos, e para quem o desenvolvimento econômico implica mudanças econômicas, sociais, políticas e institucionais cujo produto é a modernização da economia (SOUZA, 2005). Por essa razão, busca-se um olhar crítico sobre a ideia de desenvolvimento turístico, ressaltando o processo dialético entre forças verticais de expansão e a resistência do cotidiano.

Uma das consequências mais visíveis do desenvolvimento turístico para a ordem espacial é o surgimento de lugares exclusivos para pessoas com alto poder aquisitivo, mesmo que isso signifique retirar ou até expulsar a população residente, de forma indireta, pela pressão do mercado imobiliário e do custo de vida, que se estabelece com a inserção de melhorias urbanísticas e de uma maneira direta por instrumentos públicos como desapropriações. Ao mesmo tempo, essa parcela da população se desloca para áreas periféricas e menos atendidas por facilidades e serviços públicos. Nesse ínterim, torna-se um contingente ideal para barateamento da mão de obra e aumento da rentabilidade do uso do solo urbano.

Em vista da observação da intensificação do uso turístico dos espaços urbanos da Amazônia é que se constitui o objetivo principal da tese de promover uma análise crítica sobre as implicações do desenvolvimento turístico na organização socioespacial de Salinópolis no Pará, com base na aplicação da teoria dos dois circuitos. Entre os objetivos específicos pretende-se discutir as relações teórico-conceituais que balizam a análise; investigar a relação entre turismo e as particularidades na formação socioespacial; demonstrar a presença de características dos dois circuitos na organização do espaço geográfico da cidade pelo e para o turismo e, por fim, analisar as implicações espaciais da relação dialética estabelecida entre os dois circuitos na prática do turismo, por meio da discussão dos resultados e do uso de representações cartográficas.

Em vista da proposta teórico-metodológica, propõe-se o seguinte problema de pesquisa: como a organização socioespacial pode ser explicada pelo uso da teoria dos circuitos da economia urbana, no processo de desenvolvimento do turismo de Salinópolis?

Além do problema principal, outros questionamentos contribuem para nortear a elaboração da tese:

- a) é possível estabelecer uma relação entre turismo e os dois circuitos da economia urbana?
- b) qual o papel do turismo na formação socioespacial de Salinópolis?
- c) como o turismo se manifesta empiricamente na economia urbana de Salinópolis?
- d) quais as implicações do desenvolvimento turístico, na organização socioespacial da cidade, com base na observação da interdependência dos dois circuitos da economia urbana?

No delineamento de uma abordagem crítica sobre o desenvolvimento turístico, foi necessário resgatar algumas análises (CHRISTALLER, 1963, MIOSSEC, 1977, BUTLER, 1980; GORSEM, 1981, LEIPER, 1990, PRIDEAUX, 2000, BOULLÓN, 2006) superadas em muitos aspectos, primeiramente por que se referem ao contexto europeu, cujo processo histórico se dá em condições totalmente distintas dos países mais pobres. Outro aspecto que inviabiliza essas abordagens é a ausência de profundidade no tratamento de contradições pois não levam em consideração os contextos em que a prática do turismo está inserida (SHARMA, 2004).

Essa superação também é necessária para que se possa identificar e avaliar o papel das classes sociais historicamente marginalizadas no consumo turístico do espaço. Não se pode negligenciar, que as ações dos atores hegemônicos são determinantes para o surgimento de “assimetrias”<sup>3</sup> na dinâmica espacial (BARBOSA, 2005), representadas no plano concreto por estratégias de exclusão ou eliminando o sentido de pertencimento de uma comunidade ou espaço (ELLIOTT-COOPER; HUBBARD; LEES, 2019). Atualmente, o fluxo de capital global fragmenta a cidade através de intervenções que se diferenciam de forma abrupta do seu entorno (MENDES, 2017).

---

<sup>3</sup> As assimetrias espaciais podem ser descritas pela lógica de simultaneidade de características de ocupação de natureza fragmentada, antagonizadas por ecossistemas naturais e humanos que coexistem precariamente (BARBOSA, 2005).

Segundo César (2010), os esforços para compreensão do fenômeno turístico têm sido focados em abordagens mais estruturalistas que objetivam descrever as condições de funcionamento da localidade, contrapondo os moradores ao lazer e aos visitantes. Entretanto, quando se busca um rigor nos procedimentos metodológicos, sua formulação encontra-se, entre a apropriação dos dois grupos (moradores e turistas), condição hoje menos específica, sendo uma fronteira de difícil reconhecimento.

Uma perspectiva crítica se apresenta como uma alternativa às visões tradicionais ou de viés economicista sobre o processo de “desenvolvimento turístico”, considerando as distintas realidades socioespaciais. Panosso Neto e Castillo Nechar (2014) propõem a necessidade de estudos críticos que busquem compreender, construir, interpretar e produzir um sentido novo, um novo significado do objeto em questão. Esses autores salientam que essa perspectiva pode tornar-se um novo paradigma, impulsionando novos temas.

Para dar conta de uma abordagem crítico-dialética, a atenção é direcionada às contradições produzidas pelos vetores da globalização e de forças de resistência, que se dão na instância local. Essa escolha requisita o tratamento de processos que se posicionam em um plano concreto e particular, onde as contradições sociais, simultaneamente, escondem e revelam conflitos espaciais. Justifica-se, nesse caso, adotar o conceito de espaço urbano, para isso utiliza-se a concepção de Corrêa (1989). Nos dizeres desse autor, esse espaço é apreendido em diferentes usos da terra justapostos entre si, definidores do centro da cidade, das áreas industriais, das áreas residenciais, das áreas de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este conjunto de usos da terra é fragmentado e articulado por relações espaciais em intensidade variável entre as partes que o constitui, é a própria organização espacial da cidade, como melhor exemplifica Corrêa (1989).

Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade, ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e as idas ao cinema, culto religioso, praia e parque (CORRÊA, p.7, 1989).

Por isso, em termos gerais, esta tese se apresenta como uma alternativa para explicar as diferenças nas práticas turísticas, especialmente nas cidades da periferia do capital, colocando-se como oportunidade de avanço no campo de estudos críticos, devido à premissa de que forças externas e internas organizam e reorganizam o espaço, em um movimento dialético do turismo. Entre as possibilidades metodológicas, a análise dialética é considerada

por Hall (2004) uma ferramenta valiosa para examinar a dinâmica do turismo, pois enfatiza a compreensão de processos, relações e fluxos.

Nos dizeres de Martins e Theóphilo (2009), o que efetivamente, nas abordagens dessa natureza deve ser explicado são as causas de um fenômeno, relacionando com razões históricas e políticas, em um movimento de análise e síntese. Para isso, separa-se o objeto em suas partes constituintes, alcançando uma abstração e, através de um movimento de recomposição, confronta-se com teorias, além de reinserir os elementos no seu contexto. Lembra-se que a dialética, em sua origem grega, é a arte da discussão ou do diálogo, em um sentido moderno, significa “a ideia de compreensão da realidade como essencialmente contraditória e em permanente transformação” (MARTINS; THEÓPHILO, 2009, p. 50).

Como formulado por Kosik (2010, p.13) “A dialética trata da ‘coisa em si’, mas ‘a coisa em si não se manifesta imediatamente ao homem’”. Sobre esse desafio, Lakatos e Marconi (2009) observam o fato de que não há um consenso sobre o método dialético e por isso propõem quatro leis fundamentais: ação recíproca, mudança dialética, mudança qualitativa e a interpenetração dos contrários. Dessa forma, as coisas não são analisadas na qualidade de objetos fixos, mas em movimento, implicando em um processo de transformação, um movimento de contradições internas, encerrando dois termos que formam uma unidade.

Tricart (2017) explica que temos inicialmente certo número de observações, de dados concretos fornecidos pela vida cotidiana e eles são o ponto de partida de raciocínios, de deduções que orientam a ação. Isto é, 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). Estas observações são balizadoras para o desenvolvimento do trabalho, na medida em que os resultados partem de problemas reais, que se encontram nas interações entre elementos do espaço, em constante mudança de significado.

Ressalta-se que uma discussão crítica ou histórico-estrutural (TRIVIÑOS, 2011) sobre turismo pode ser descortinada na economia urbana, pois encontra conexões com o reconhecimento de limites de mobilidade que parte da população, em condições não hegemônicas, enfrenta na prática do lazer e do turismo. Diante disso, a interdisciplinaridade da investigação é a chave para evitar problemas ou deficiência no conhecimento do tema. Como admite Denker (1998) o estudo do turismo não se constitui em um corpo de conhecimentos independentes com dinâmica própria já que muitas obras de referência estão distribuídas entre a geografia, administração, marketing, sociologia, economia e outras.

No caso específico dos estudos geográficos, os problemas econômicos do turismo são analisados a partir da perspectiva de categorias como fluxos consumidores e da distribuição de fixos (meios de hospedagem, serviços, infraestrutura turística). Conquanto, as categorias numa abordagem crítica comparecem ora com pares contraditórios ora como elementos de uma tríade e fazem parte de sua estrutura e movimento (SPÓSITO, 2004).

Ao analisar as linhas de investigação sobre o turismo, Rodrigues (2001) observa vários direcionamentos que vão desde os enfoques descritivos clássicos, na linha quantitativa na busca de modelos aos estudos de geografia crítica, de teoria marxista, não muito desenvolvida nos estudos do turismo brasileiro. Butler (1999) afirma que os geógrafos têm tido muito interesse no relacionamento entre turismo e desenvolvimento, mas com poucas exceções têm sido relutantes em aplicar uma visão crítica e uma discussão conceitual mais aprofundada. Todavia, com a implantação de megaempreendimentos financiados por capitais globais entre os anos de 1980 e 1990, principalmente no nordeste brasileiro, muitos estudos críticos surgiram como expoentes na análise das formas de apropriação e dos impactos negativos do turismo (CRUZ, 2001).

Nesse sentido, instrumentos significativos para uma análise crítica foram encontrados na teoria dos dois circuitos da economia urbana, do geógrafo Milton Santos. Especificamente sobre a atualidade da teoria, salienta-se que mesmo tendo sido elaborada a mais de 40 anos, ainda é muito válida, dado que a visão do autor estava bem à frente de sua época, sendo muito prospectiva como adjetiva Spósito (2004). Sobre os diversos aspectos que envolvem o uso da teoria, a principal fonte é o próprio conjunto da obra de Milton Santos (1977, 2008a, 2008b, 2009, 2014a, 2014b e 2014c), as revisões de autores contemporâneos (SILVEIRA, 2008, 2009, 2011, 2016; MONTENEGRO, 2013; ZELIZER, 2012, 2011 e 2017), entre outros trabalhos que ajudaram a revisá-la em relação às novas dinâmicas inscritas no espaço geográfico.

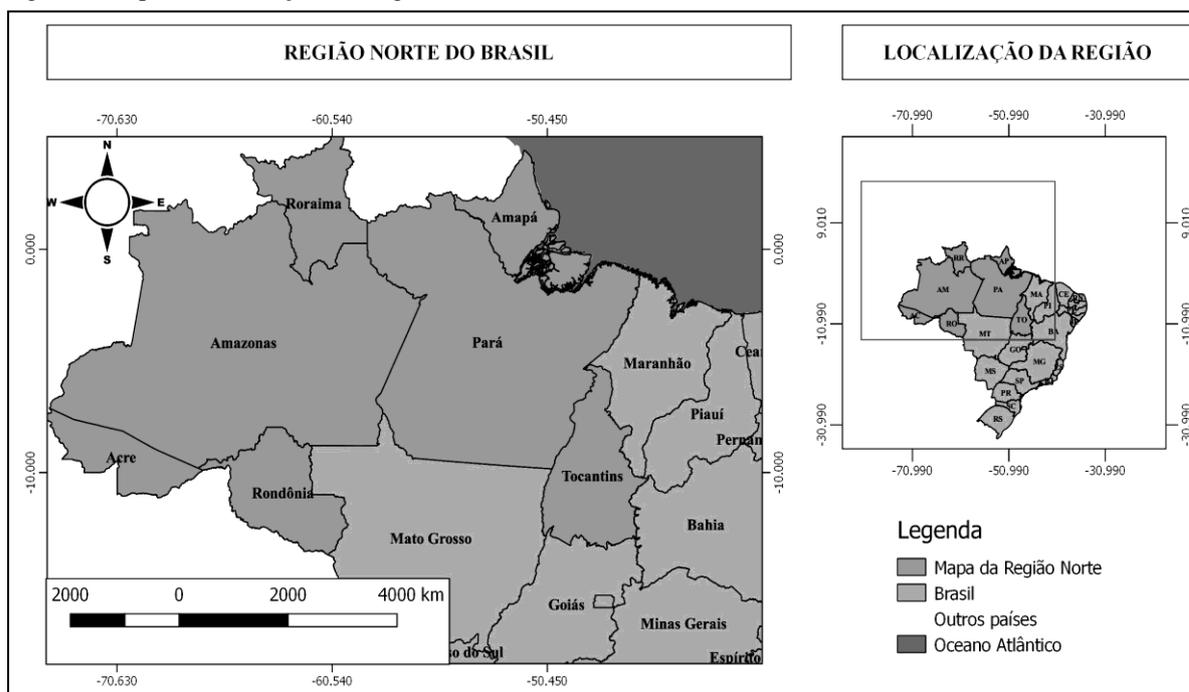
Privilegiando os esforços conectados com a Geografia do Turismo, aproveita-se para ressaltar a importância do trabalho de Cruz (2001, 2005, 2007 e 2018). Além desse balizamento, a tese apoia-se em visões transversais ao debate vistas em Harvey (2002, 2008, 2006 e 2016), Soja (1989), Smith (1988) e Souza (2006) e Lefebvre (2002). O uso da teoria dos circuitos também pode contribuir diretamente para investigar a concentração espacial do capital causada pela instalação de firmas modernas de turismo e a dispersão de atividades mais voltadas para a subsistência (CORRÊA, 2007; 2016; LENCIONE, 2008).

Diante das possibilidades empíricas da pesquisa, a região amazônica manifesta particularidades de sua formação histórica, materializando objetos e fluxos representativos de

uma dinâmica econômica, que desde sua colonização apresenta profundas desigualdades socioespaciais (BORELLI, 2005; TAVARES, 2011; RODRIGUES, 2015). Somente, através de uma explicação fundamentada nessas desigualdades, observadas no contexto do subdesenvolvimento da América Latina, é possível traçar um caminho diferente para o turismo.

Tavares (2011) lembra que a Amazônia é uma denominação que inclui várias dimensões e até mesmo escalas. Pode se referir à região estabelecida na década de 1950, conhecida como Amazônia Legal, abrangendo estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Roraima, Rondônia, a parte ocidental do Maranhão e o Norte do Mato Grosso e o Tocantins. Pode ser aplicado também o conceito de Pan-Amazônia, alcançando diversos países na parte norte da América do Sul. Historicamente a delimitação das regiões segue os limites político-administrativos de suas unidades componentes, ou seja, dos estados e dos municípios (MAGNAGO, 1995). Especificamente, a porção urbana delimitada nesta pesquisa inscreve-se na divisão político administrativa, cujo espaço amazônico equivale à região Norte do Brasil (Figura 1).

Figura 1-Mapa de localização da Região Norte



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

A exploração de seus recursos naturais e energéticos, assim como da formação de uma elite político-econômica viabilizou existência de uma malha de circulação de mercadorias e pessoas (AMARAL, 2010; CORRÊA, 1987; CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967;

RIBEIRO, W., 2017; TRINDADE JÚNIOR, 2016; 2018), impactando nos hábitos de lazer, desde o final do século XIX. Combinado a isso, no âmbito das políticas de desenvolvimento do turismo também passou a constituir mais uma atividade econômica de algumas cidades dotadas de “vocação natural”(FIGUEIREDO, 2001, 2008), especialmente nas áreas costeiras

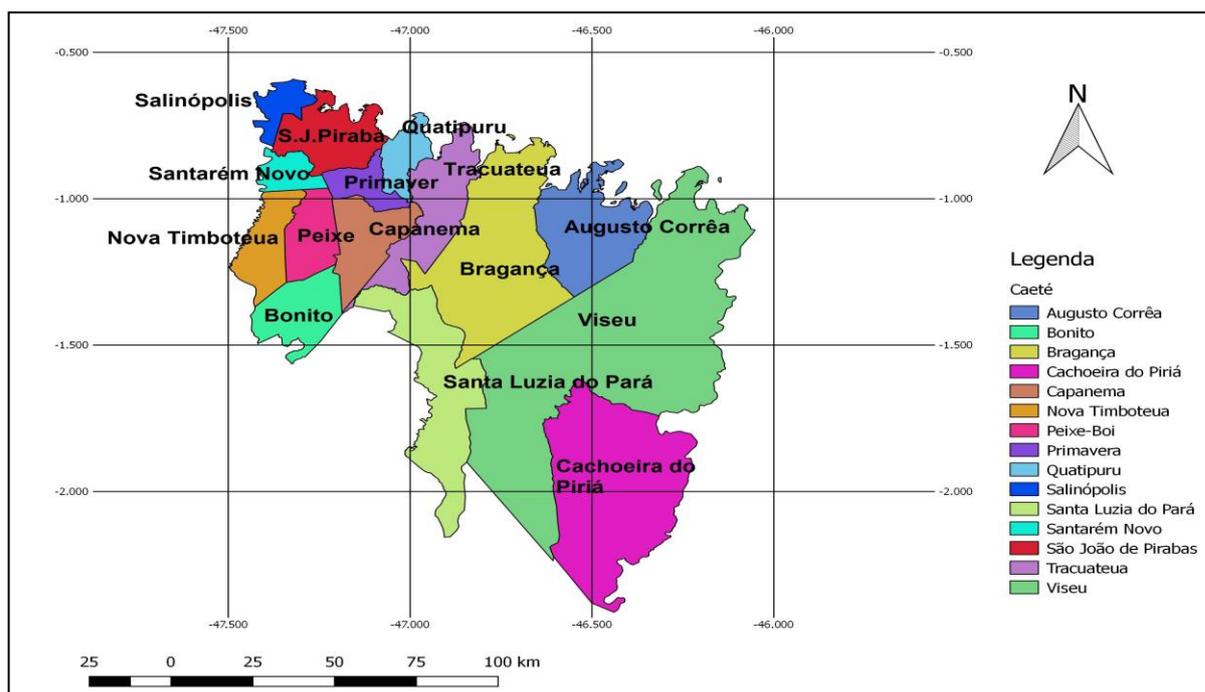
Não obstante, de acordo com a pesquisa de Pinto (2007), a inserção da Amazônia nas políticas públicas de turismo está relacionada à criação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1966 e da elabora o dos Planos de Desenvolvimento da Amazônia (PDA) e dos Planos de Turismo da Amazônia (PTA), em que a atividade do turismo é explicitada a partir da ênfase econômica. Nesse contexto, o Pará passou a ter, um aumento significativo da atividade turística, principalmente nas áreas do litoral do estado, integrado pelas microrregiões do Salgado e Bragan ina (PINTO, 2007). A dinâmica proporcionada pelo aumento do fluxo de turistas regionais inseriu nesse processo parcelas do solo metropolitano como Mosqueiro, Outeiro e Cotijuba ou de cidades como Bragança, Marapanim, Salinópolis, Santarém, Soure, Salvaterra, entre outras. A racionalidade de renda do solo e da busca de vantagens na competi o do mercado do turismo se disseminava ainda mais entre as classes políticas locais.

Essa dinâmica repercutiu no surgimento de políticas públicas destinadas a planejar, sugerir e estruturar a cria o de subespaços destinados ao turismo, enquanto vetor da economia. Em 2001, a Companhia Paraense de Turismo - PARATUR, assumiu a execu o do Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará cujo objetivo principal era de converter o Pará em um destino turístico preferencial para o mercado nacional e internacional (PARÁ, 2001). Uma das estratégias foi promover 06 polos turísticos. Tratavam-se dos polos: Amazônia Atlântica, que incluía Salinópolis, Marapanim e Bragança, entre outras cidades do Nordeste do Pará e Baixo Tocantins;  m do Belém (Metropolitana); Araguaia-Tocantins (mesorregião Sul e Sudeste); Marajó (mesorregião do Marajó), Tapajós (mesorregiões do Baixo Amazonas e Oeste) e Xingu (mesorregião do Sudoeste).

A partir de 2011, o Plano Estratégico de Turismo do Pará – Ver-o-Pará definiu novas diretrizes da política pública de investimentos para o setor de turismo e cria o do sistema de gestão estadual de turismo e da Secretaria de Estado de Turismo (SETUR), por meio da lei estadual n  7.593 de 28 de dezembro desse mesmo ano (PARÁ, 2011). Foram retomadas a es no âmbito estadual do Programa de Regionaliza o, principalmente do Mapa do Turismo Brasileiro, conforme Portaria n  313, de 3 de dezembro de 2013 do Ministério do Turismo (MTur) e suas atualiza es (PARÁ, 2018a).

Nesse contexto, de acordo com a portaria 164 de 14 de junho de 2019 (PARÁ, 2019) foram estabelecidas 14 regiões turísticas<sup>4</sup>, em consonância com solicitações de representantes dos antigos polos para desmembramentos e da adequação a regionalização imposta pelo planejamento orçamentário do estado e suas regiões de integração. Entre essas regiões a Amazônia Atlântica Caeté (Figura 2) é composta por 14 municípios<sup>5</sup>, entre os quais estão alguns dos principais municípios prioritários para a política estadual de turismo.

Figura 2-Região turística Amazônia Atlântica-Caeté



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Entre outros critérios de seleção da área de estudo, Salinópolis foi escolhida pode ser vista como um dos destinos turísticos mais representativos da região Amazônia Atlântica-Caeté. Desde a década de 1990, é beneficiário de políticas estaduais de turismo (SILVA, 2017). Segundo o Plano “Ver-o-Pará”, no âmbito desta região, Salinópolis se destaca como um dos municípios mais importantes para ações de governo ligadas ao turismo (PARÁ, 2018a). Nesse contexto foi escolhida como estudo de caso para ilustrar no plano das particularidades, a reorganização do espaço urbano, provocada pelo e para o turismo.

<sup>4</sup> No caso são Alto Tapajós, Araguaia, Baixo Tapajós, Belém, Amazonia Atlantica-Caeté, Amazônia Atlântica Guamá, Capim, Campos do Marajó, Carajá, Florestas do Marajó, Rio Amazonas, Tocantins, Tucuruí e Xingu.

<sup>5</sup> Entre eles estão Augusto Corrêa, Bonito, Bragança, Cachoeira do Piriá, Capanema, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Primavera, Quatipuru, Salinópolis, Santa Luzia do Pará, Santarém Novo, São João de Pirabas, Tracuateua e Viseu.

Através desse recorte geográfico, espera-se evidenciar uma série de contradições e desigualdades socioespaciais (RODRIGUES, 2015) que concorrem dialeticamente em um processo heterogêneo de desenvolvimento turístico. Salienta-se que as transformações no espaço urbano de Salinópolis causadas pelo turismo são o ponto de partida da análise e foram anteriormente estudadas na Geografia por Brito (2004; 2005), Marinho (2009), De Souza (2014); Souza e Rocha (2012) e Rocha, Soares e Moraes (2019).

Em vista do caminho teórico-metodológico a ser percorrido, optou-se pelo estudo de caso porque, de acordo com Martins e Theóphilo (2009), há uma relevância maior nesse tipo de estratégia, pois está associada à pesquisa qualitativa, ou seja, caracterizadas pela descrição, compreensão e interpretação de fatos e fenômenos, diferenciada da pesquisa quantitativa com predominância das mensurações. Essa estratégia é recomendada por Dencker (1998, p. 127) na fase inicial de investigação para construção de hipóteses ou reformulação de um problema através do exame de registros, observação de ocorrências, entrevistas ou qualquer outra técnica de pesquisa, cujo objeto de estudo pode ser um indivíduo, um grupo, uma organização, um conjunto de organizações ou uma situação. Sobre isso, Yin (2001) critica a definição de que o estudo de caso é um estágio exploratório de algum tipo de estratégia de pesquisa ou de confundi-lo com estudos etnográficos ou observação participante. Conforme sua sistematização, o estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro do seu contexto de vida real.

Os procedimentos iniciais para elaboração da tese incluíram, pesquisa documental e bibliográfica (LAKATOS e MARCONI, 2009) identificação de fontes de evidências bibliográficas e documentais, essencialmente para compor, o mosaico inerente ao estudo de caso, permitindo caracterizar a área de estudo e relatar todo o processo histórico que desencadeou a inserção do turismo na economia urbana. Para isso foram realizadas buscas por meio de indexadores como *Scielo*, *Google Acadêmico*, *Researchgate* e na *Plataforma Sucupira*, através de palavras-chaves, principalmente em literatura da Geografia, do Lazer e Turismo; além de consulta a publicações institucionais, legislação, reportagens em *sites* especializados, memorialistas e historiadores.

Considerando a abordagem crítico-dialética a ser empregada, esta pesquisa pode ser reconhecida como predominantemente qualitativa apoiada no uso eventual de variáveis quantitativas. Na análise dos processos pesquisados foi necessário definir variáveis relacionadas à modernização organizacional e tecnológica no turismo. Essa definição se baseou principalmente no pressuposto de Santos (2008a):

Não se poderia caracterizar os dois circuitos da economia urbana através de variáveis isoladas. Antes, é necessário considerar o conjunto dessas atividades. Mas pode-se dizer, desde já, que a diferença fundamental entre as atividades do circuito inferior e do circuito superior está baseada nas diferenças de tecnologia e organização (SANTOS, 2008a, p. 43).

Para garantir a viabilidade do estudo, respeitando as limitações impostas pela operacionalidade de sua fase empírica no caso da análise, através dos circuitos turísticos da economia urbana, optou-se por definir como principais agentes sociais os representantes de firmas, trabalhadores e os turistas. Isto é, representantes dos proprietários dos meios de produção e grupos sociais (CORRÊA, 1989).

Na dimensão empírica, a dinâmica da relação entre turismo e os dois circuitos da economia urbana foi apreendida através do uso de variáveis quantitativas e qualitativas relativas às características dos fluxos, aos empregos, à organização e tecnologia das firmas turísticas. Inicialmente foi realizada pesquisa campo, com visitas entre 2018 e 2019 para aplicação de técnicas de levantamentos, observações e entrevistas. De início, foram localizados, alguns pontos de interesse turísticos da cidade, selecionados através de informações coletadas, durante a fase de estudo documental, tendo como fontes o Inventário Turístico do Município (PARÁ, 2012) e nas pesquisas de perfil do turista realizadas pela SETUR. Esses pontos foram confirmados e mapeados na fase de pesquisa de campo.

Com a intenção de subsidiar análise do fluxo turístico e os fatores influenciadores foram coletados dados secundários e comparados com uma pesquisa realizada em julho (alta temporada) de 2019 com cerca de 200 visitantes e 100 moradores, com aplicação de questionários nas praias do Atalaia e Maçarico, em dois finais de semana. Nesse caso, os visitantes foram selecionados entre as pessoas que viajam e permanecem em lugares fora do seu ambiente usual durante não mais do que um ano consecutivo, por prazer, negócios ou outros fins (IGNARRA, 2013, p. 13) e que se deslocavam por mais de 24 horas, efetuando um pernoite, sem intenção de fixar residência ou exercer atividade remunerada, realizando gastos, de qualquer espécie, com renda auferida fora do local visitado (PELLEGRINI FILHO, 2000, p. 281). Nas entrevistas realizadas com turistas a amostra foi baseada nas estimativas de estudos realizados anteriormente pela SETUR (PARÁ, 2016, 2017 e 2018b).

Para caracterizar a presença dos dois circuitos, a pesquisa de levantamento de campo foi dividida em duas etapas: na primeira, em uma fase de exploração, quando houve o georreferenciamento de 76 firmas de alojamento e 163 de alimentação, realizada em novembro de 2018. Na segunda etapa, voltamos a campo em março de 2019 para realizar entrevistas com proprietários, gerentes e trabalhadores das firmas, a partir do agrupamento

das firmas por percurso pré-definido na etapa anterior. Durante a segunda etapa da pesquisa foram realizadas entrevistas com 100 firmas, sendo arbitrado por conveniência da pesquisa uma amostra 50 alojamentos e 50 de alimentação. Apesar do grande número de unidades identificadas e georrefenciadas na cidade, os registros oficiais apontam para o subdimensionamento dos dados, já que considera apenas os casos formais. Acredita-se que a amostra é bastante significativa, visto também as dificuldades operacionais, ainda assim representou 68% do setor de alojamentos e do setor alimentação foi de cerca de 30% em relação ao total de unidades localizadas na fase de exploratória.

Outrossim, foi realizado um levantamento em *sites* e plataformas de comercialização para identificação de anúncios das firmas. No descarte de amostras, foi considerado o fato de que muitas firmas se encontravam fechadas ou não se dispuseram a participar da pesquisa. No caso do setor de alimentação, além de muitos não estarem funcionando na época da realização das entrevistas, e dada a diversificação de tipologias, selecionou-se os restaurantes e algumas barracas do Atalaia, ou seja, preferiu-se as firmas estabelecidas em pontos fixos e que servem refeições no entorno de áreas de maior relevância para circulação e visitação turísticas. Por outro lado, entre os entrevistados, alguns não souberam ou não quiseram responder a todas as perguntas feitas, através de uso de questionário que versavam sobre uso de instrumentos financeiros, ao uso de tecnologia, publicidade, preços, estoques e a organização burocrática das firmas.

Pretendeu-se cotejar as variáveis entre firmas de mesma natureza de atividade, para que fosse possível demonstrar a coexistência de duas formas de organização. Antes disso, algumas metodologias institucionalizadas por políticas públicas foram avaliadas na definição das amostras. Desde a consolidação da legislação do turismo, pela Lei Federal 11.771/2008<sup>6</sup>. Além da legislação, é possível ter como referência, a metodologia utilizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ( IPEA), desde 2003. Para isso, foram consultados os dados disponibilizada uma base pública, com indicadores de atividades e empregos no turismo, séries históricas, entre outros. Essa metodologia do IPEA fundamenta-se no conceito de

---

<sup>6</sup> As atividades de prestadores de serviços turísticos foram definidas entre aqueles que são obrigatórios para cadastramento, entre os quais estão as sociedades empresariais, sociedades simples, empresários individuais e os serviços sociais autônomos que prestem serviços remunerados nas atividades econômicas de cadastramento obrigatório: meios de hospedagem; agências de turismo; transportadoras turísticas; organizadoras de eventos; parques temáticos; e acampamentos turísticos. Essa lei faculta a obrigatoriedade de cadastramento para os serviços de restaurantes, cafeterias, bares e similares e outras atividades, inclusive atrações turísticas e empresas de planejamento (BRASIL, 2015).

Atividades Características do Turismo- ACTs<sup>7</sup>, ou seja, um conjunto de atividades no qual se concentra a maior parte dos gastos dos turistas.

De acordo com relatório do IPEA (2015), a principal limitação desse recorte se refere à dificuldade de distinguir as proporções de consumo realizado por residentes e por turistas nos serviços prestados nas atividades características, principalmente em atividades como alimentação, cultura e lazer. Outra limitação está no uso do Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS), do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), agregador de um universo de estabelecimentos com vínculos empregatícios regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e traz também informações sobre os servidores públicos da administração direta e de fundações. Essa fonte só levanta dados relativos aos estabelecimentos e empregos formais, deixando de fora grande parte das ocupações do turismo, de natureza informal, correspondente a pessoas que trabalham na condição de proprietário, familiares não remunerados, trabalhadores por conta própria e aqueles que não têm carteira assinada.

Como parâmetro para a seleção das firmas, identificou-se a matriz diagnóstica dos municípios brasileiros (BRASIL, 2017; 2019), elaborada para categorização de municípios inseridos nas regiões turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro, utilizando dados já existentes sobre a economia do turismo, disponíveis para todo o Brasil e que pudessem ser atualizados periodicamente. Neste caso, as variáveis adotadas são a quantidade de estabelecimentos de hospedagem; a quantidade de empregos nesses estabelecimentos; a estimativa de visitantes domésticos, a estimativa de visitantes internacionais e a arrecadação de impostos a partir dos meios de hospedagem.

Confrontando essas propostas metodológicas, optou-se por considerar na estratégia de definição da amostra das firmas que deveriam ser pesquisadas, três aspectos importantes: representatividade, operacionalidade da pesquisa e disponibilidade de dados comparativos. O primeiro aspecto presidiu a seleção de atividades diretamente ao atendimento das necessidades dos visitantes. Pelo fato de não ser possível identificar uma atividade exclusiva do turismo, como visto nos estudos técnicos elaborados para fins de análise de políticas públicas, buscou-se, preferencialmente as atividades de alojamento, já que a hotelaria é um grande foco de investimentos, e escoamento de capitais (MARTINELLI, 2001; SANTOS, 2008a). Destarte, foi observada igualmente a relevância que setor de alimentação possui em abrigar iniciativas de menor nível de capital intensivo e de caráter mais local.

---

<sup>7</sup> Agrega três atividades cuja clientela é formada principalmente por turistas: Alojamento, Agências de Viagem e Transporte aéreo, que compõem o chamado Núcleo das ACTs ou Núcleo do turismo.

Quanto ao tratamento das implicações espaciais verificou-se a distribuição dos alojamentos e dos apartamentos, além da distribuição de unidades de serviços de alimentação; permitindo a reflexão sobre as concentrações espaciais surgidas como particularidades da área pesquisada. Na representação das interações espaciais foi utilizado software Q-Gis 3.4, Sirgas 2000, feições obtidas na base do IBGE, 2010 e pontos coletados, configurado no sistema de coordenadas em graus decimais, no trabalho de mapeamento. Um dos métodos utilizados foi o de representação quantitativa de manifestação em área de ocorrência, voltado para quantidades localizadas e fluxos. Essa técnica necessita de dados que significam as quantidades deslocadas numa unidade de tempo e uma base cartográfica com respectivos registros e identificações de pontos de partida, chegada e percursos e cuja intensidade do fenômeno é transcrita numa escala de proporcionalidade, em conformidade com Martinelli (2009).

Em síntese, a apresentação da tese se constitui formalmente em introdução, três capítulos e conclusão. No primeiro, serão discutidos os aspectos teóricos que relacionam a teoria dos dois circuitos ao turismo. No segundo capítulo será detalhado como o turismo se consolidou no contexto da formação socioespacial, chegando à situação geográfica atual de Salinópolis, partindo da caracterização e gênese do espaço urbano e de importantes períodos históricos em que está inserido o processo de adensamento de atividades turísticas.

No terceiro capítulo, pretende-se demonstrar a realidade estudada, através de especificidades dos fluxos turísticos e de características organizacionais e tecnológicas de firmas e sua distribuição espacial, assim como uma reflexão sobre sua manifestação concreta na organização socioespacial da cidade, observando a dinâmica dos dois circuitos. Neste capítulo os pressupostos teóricos serão confrontados com dados coletados em campo e por meio de representações do espaço, quadros e tabelas para discussão de resultados à conclusão da tese.

Como advertem Postma; Buda; Gugerell (2017), apesar de sua relevância na dinâmica espacial, as pesquisas acadêmicas sobre o turismo nas cidades surgiram apenas recentemente, fazendo com que não exista possibilidade de generalização de qualquer achado, do ponto de vista teórico. Por esse motivo, procura-se na materialidade histórica as conexões entre as particularidades do turismo na escala local, com base no avanço das relações econômicas características da sociedade mundial, do qual praticamente nada escapa da hegemonização do capital.

De maneira geral, acredita-se que a dinâmica da relação entre turismo e o espaço geográfico podem abarcar diferenciações inseridas no atual estágio de urbanização do mundo. Assim, é importante que ao investigar as contradições dessa relação, a abordagem lance mão

de teorias comprometidas com a realidade de países subdesenvolvidos ou do terceiro mundo ou tantas outras classificações utilizadas para designar as nações menos industrializadas e mais empobrecidas, do ponto de vista da acumulação de capital.

Essencialmente, espera-se que os resultados da tese possam colaborar de forma direta com uma perspectiva crítica no planejamento turístico das cidades amazônicas, à medida que conduz a uma reflexão sobre os fatores espaciais que ajudam a pensar a prática do turismo em regiões subdesenvolvidas pelo capital, de forma inclusiva e democrática. *A posteriori* as articulações e imbricações entre os dois circuitos da economia urbana estão intrinsecamente ligadas a processos espaciais que determinam limites e possibilidades para o desenvolvimento do turismo na Amazônia.

## 1 TURISMO E OS DOIS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

*Muito estranhamente, o direito à natureza (ao campo e à “natureza pura”) entrou para a prática social há alguns anos em favor dos lazeres. Caminhou através das vituperações, que se tornaram banais, contra o barulho, a fadiga, o universo “concentracionista” das cidades (enquanto a cidade apodrece ou explode). Estranho percurso, dizemos: a natureza entra para o valor de troca e para a mercadoria; comprada e vendida. Os lazeres comercializados, industrializados, organizados institucionalmente, destroem essa “naturalidade” da qual as pessoas ocupam a fim de traficá-la e trafegar por ela. A “natureza”, ou aquilo que é tido com tal, aquilo que dela sobrevive, torna-se o gueto dos lazeres, o lugar separado do gozo, a aposentadoria da “criatividade”. Os urbanos transportam o urbano consigo, ainda que não carreguem a urbanidade! Por eles colonizado, o campo perde as qualidades, propriedades e encantos da vida camponesa. O urbano assola o campo; este campo urbanizado se opõe a uma ruralidade sem posses, caso extremo de grande miséria do habitante, do habitat, do habitar (LEFEBVRE, 2001, p.117).*

No contexto da urbanização, algumas cidades assumem o papel de centros globais, outras são influenciadas passivamente pela globalização (BOHLE, 2010). “Today, urbanization is a process that affects the whole territory of the world and not only isolated parts of it” (BRENNER; SCHIMID, 2014, p.21). Vigora, cada vez mais, decisões de uma ordem distante, alienando o percurso da vida na cidade, neutralizando relações através da simultaneidade e justaposição do próximo e do distante no espaço (FOCAULT, 2013), convertendo o urbano, vertiginosamente em simulacro, surgindo como resultado recorrente nos projetos turísticos em várias partes do mundo.

Ademais, algumas funções da cidade se dirigem a uma demanda externa, tentando se diferenciar pela imponência das formas daquelas que objetivam satisfazer as necessidades da população residente. Os enclaves, desenvolvidos voluntariamente por um grupo para promoção de seu próprio bem-estar (MARCUSE, 1997) são o exemplo de como uma racionalidade distante expressa sua força na organização socioespacial. No turismo, esses enclaves são “nós” de circuitos internacionais do capital (JUDD, 2003), pontos de conexão onde o domínio do espaço urbano é exercido por empresas multinacionais em função de superioridade tecnológica e econômica, a exemplo de hotéis de luxo, resorts e parques temáticos.

O modo de vida urbano apresenta-se cada vez mais como um estímulo para procurar outros ambientes capazes de distrair ou de reparar as forças para manutenção do sistema capitalista. A urbanização completa da sociedade praticamente nos empurra a encontrar meios de restabelecer nossa capacidade produtiva (LEFEBVRE, 2002). Sobre isso, a leitura de Cruz

(2007) é bastante esclarecedora ao refletir que “[...] a vida urbana característica das metrópoles, muitas vezes permeada pelo que se costuma chamar de estresse urbano, são fatores que explicam, em parte, na expressividade dos fluxos turísticos que delas emanam (CRUZ, 2007, p.37)”.

A partir da *práxis* de turistas, moradores, firmas e o Estado, esse processo pode ser visto como resultado de imbricações no espaço geográfico das áreas mais pobres do mundo. Através dessa perspectiva, entende-se, sobretudo, que o turismo se realiza no espaço urbano, inscrito em dois sistemas de fluxos econômicos interdependentes, devidamente descritos pela Teoria dos Dois Circuitos da Economia Urbana.

Sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana: a incorporação de elementos da dinâmica socioeconômica para a leitura do espaço urbano em países subdesenvolvidos é realizada pelo exercício do método dialético com forte influência do estruturalismo que não prejudica, em grande parte, a lógica dialética na definição e comparação dos elementos contraditórios que a teoria contém em seu embasamento. As evidências empíricas, tratadas em bases materialistas e racionalistas, que auxiliaram na elaboração dessa teoria também ficam evidentes como elementos necessários a leitura das relações sociais. (SPÓSITO, 2004, p. 193).

Publicada na revista *Antípode*, em 1977 e difundida em sua obra *O espaço dividido* (2008a), a teoria descreve dois subsistemas de fluxo na economia de cidades de países subdesenvolvidos, produtos de uma mesma causa ligada a modernização tecnológica.

This is as true for the means of production as for the means of distribution. The two circuits of economy, the upper and lower circuits, are born and subsist in parallel in the urban system. Both circuits are defined by the same set of variables, whose characteristics however differ. Within each circuit, the variables altogether form a complementary set; each circuit works as a system. Each isolated variable of one circuit finds its true opposite in the other circuit, The relationship of the two circuits is dialectical. Together, they form a structured whole in which the upper circuit is dominant (SANTOS 1977).

Spósito (2004) explica que essa teoria buscava inserir na análise do urbano, a dimensão histórica e as especificidades do espaço do terceiro mundo e pelo qual revela uma dialética espacial em que um circuito superior tende a unificar o mercado e um circuito inferior se coloca como concorrência na organização do espaço, enquanto função da estrutura de produção. Assim sendo, este capítulo contribui para a discussão, na dimensão teórica, a relação entre os circuitos da economia urbana e turismo. Para tal finalidade é estruturado em três partes. Na primeira revisita a teoria dos circuitos da economia urbana para na sequência, detalhar como turismo está organizado no circuito superior e finaliza, trazendo elementos para compreensão do circuito inferior do turismo.

## 1.1 Os circuitos da economia urbana

A atuação de forças externas sobre áreas urbanas e o crescimento das cidades (MUTH, 1969) implica no surgimento de forças opostas, que organizam economicamente determinadas porções do espaço urbano, através de desvios da racionalidade burocrática, como estratégia de sobrevivência no mercado. Entretanto, para Muñoz (2013) as práticas econômicas urbanas para a satisfação da sociedade, são fundamentadas na negação ou deslegitimação da informalidade. Como resultado, as maiorias das recomendações dessas políticas são de corte microeconômico com ênfase na simplificação da burocracia estatal para obter formalização e separação do negócio de família; capacitação e crédito destinado a microempresários para lograr um salto da informalidade para microempresa moderna.

Essa inviabilização de estratégias de geração de renda e trabalho nas cidades descortina uma verdadeira luta pela sobrevivência. A tensão criada pela busca incessante de uma formalidade das formas de reprodução social descortina as visões da cidade comparada a uma grande máquina de produzir para exportar, alcançar níveis relevantes de competitividade externa na produção de alguns bens, mediante processos de integração horizontal e complementariedade vertical (CAMAGNI, 2005).

La ciudad és observada directamente como una gran máquina para producir un microcosmos que reproduce las características de un sistema económico agregado, cuya única peculiaridad consiste en una “apertura” mucho mayor al comercio exterior. La necesidad de importar todos los bienes primarios, que por definición están excluidos de la producción urbana, así como la gama de bienes y servicios debido a las dimensiones del mercado tanto de bienes como de factores, hacen que para la ciudad las exportaciones no sean un hecho casual sino un elemento necesario (CAMAGNI, 2005, p.138).

Um contraponto a essa visão, pode ser trazida à luz da etnografia de Geertz (1979) sobre os fenômenos *bazar economy* e *firmed centred economy*. Com o intuito de estudar um mercado do Marrocos, ofereceu uma alternativa a economia clássica e neoclássica sobre o processo de trocas. Para esse autor, as relações de troca podem ser mais complexas, envolvendo relações que podem ou não incluir o dinheiro, cujas atitudes estão voltadas para a sociabilidade geral, ajuda mútua e participação coletiva, reforçando laços de solidariedade.

Essa contribuição de Geertz está entre aqueles esforços continuados de ultrapassar teorias tradicionais, oferecendo novas interpretações para apreender a variedade de situações do terceiro mundo, que Santos (1977, 2008a) reconheceu, mas preferiu denominar de circuito superior e circuito inferior. A atenção dada a esses esforços de teorização manifestam sua crítica a corrente de planificações dos anos de 1950 e 1960 (SPÓSITO, 2004) e por sua

insatisfação com o pensamento dualista que criou diferenciações como setor moderno e setor tradicional; cidade legal e cidade ilegal ou a do setor formal e informal (SILVEIRA, 2008) e por essas motivações é que Milton Santos desenvolveu sua teoria dos circuitos da economia urbana. A teoria dos dois circuitos “contribuiria para entender que, quanto mais moderno pretende ser um país, uma região, uma cidade, aumentando a força do circuito superior, mais cresce a brecha com o circuito inferior, que, por sua vez se multiplica” (SILVEIRA, 2008, p.31).

Como foi explicada por Santos (2008a), a difusão da informação e de novas formas de consumo constitui dois dos maiores elementos de causa dos dois circuitos da economia urbana.

A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não tem condições de satisfazê-las. Isso cria diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços (SANTOS, 2008a, p.37)

De acordo com Santos (2008a) cada período no tempo histórico, mantém variáveis em equilíbrio no centro do sistema mundial.

Pela primeira vez na história dos países subdesenvolvidos, duas variáveis elaboradas no centro do sistema encontram uma difusão generalizada nos países periféricos. Trata-se da informação e do consumo – a primeira estando a serviço da segunda, cuja generalização constitui um fator fundamental de transformação da economia, da sociedade e da organização do espaço (SANTOS, 2008a, p.35-36).

A projeção dessas variáveis sobre espaços dependentes toma formas diferentes, caracterizando o atual processo de modernização. Na atualização da teoria dos dois circuitos proposta por Silveira (2008; 2016) a incorporação desigual das variáveis do período reforça a existência de circuitos diferenciados de produção e consumo, originários dos diferentes graus de tecnologia, capital e organização, no período atual de modernização.

A modernização é tratada por Soja (1989) pela sua vinculação com vários processos de mudança estrutural associados ao capitalismo. Na visão de Santos (2008a) temos uma modernização tecnológica da mesma maneira que houve em outros períodos uma modernização comercial e uma modernização industrial.

Cada período é caracterizado pela existência de um conjunto coerente de elementos de ordem econômica, social, política e moral, que constituem um verdadeiro

sistema. Cada um desses períodos representa uma modernização, isto é, a generalização de uma *inovação* vinda de um período anterior ou de fase imediata precedente. Em cada período histórico assim definido, as regiões “polarizadoras” ou centros de dispersão do poder estruturante dispõem de energias potenciais diferentes e de diferentes capacidades de transformá-las em movimento. A cada modernização, o sistema tende a desdobrar sua nova energia para que, nos subsistemas atingidos, haja também modernização. No sistema ‘dominado’, aqui chamado subsistema, as possibilidades de inovação estão abertas, assim, às mesmas variáveis que foram objetos de modernização no sistema ‘dominante’ (SANTOS, 2008, p.31).

As variáveis da modernização, se projetam sobre os espaços de formas diferentes identificáveis através da observação empírica na realidade (Quadro 1), conforme Santos demonstra (2008): .

Quadro 1-Variáveis dos dois circuitos da economia urbana

VARIÁVEL	CIRCUITO SUPERIOR	CIRCUITO INFERIOR
Tecnologia	Capital intensivo	Trabalho intensivo
Organização	Burocrática	Primitiva
Capitais	Importantes	Reduzidos
Emprego	Reduzido	Volumoso
Assalariado	Dominante	Não-obrigatório
Estoques	Grande quantidade e/ou alta qualidade	Pequena quantidade, qualidade inferior
Preços	Fixos (em geral)	Submetidos a discussão entre comprador e vendedor
Crédito	Bancário institucional	Pessoal, não- institucional
Margem de lucro	Reduzida por unidade, mas importante pelo volume de negócios (exceção dos produtos de luxo)	Elevada por unidade, mas pequena em relação ao volume de negócios
Relações com a clientela	Impessoais e/ou com papéis	Diretas, personalizadas
Custos fixos	Importantes	Desprezíveis
Publicidade	Necessária	Nula
Reutilização dos bens	Nula	Frequente
Overhead capital	Indispensável	Dispensável
Ajuda governamental	Importante	Nula ou quase nula
Dependência direta do exterior	Grande atividade voltada para o exterior	Reduzida ou nula

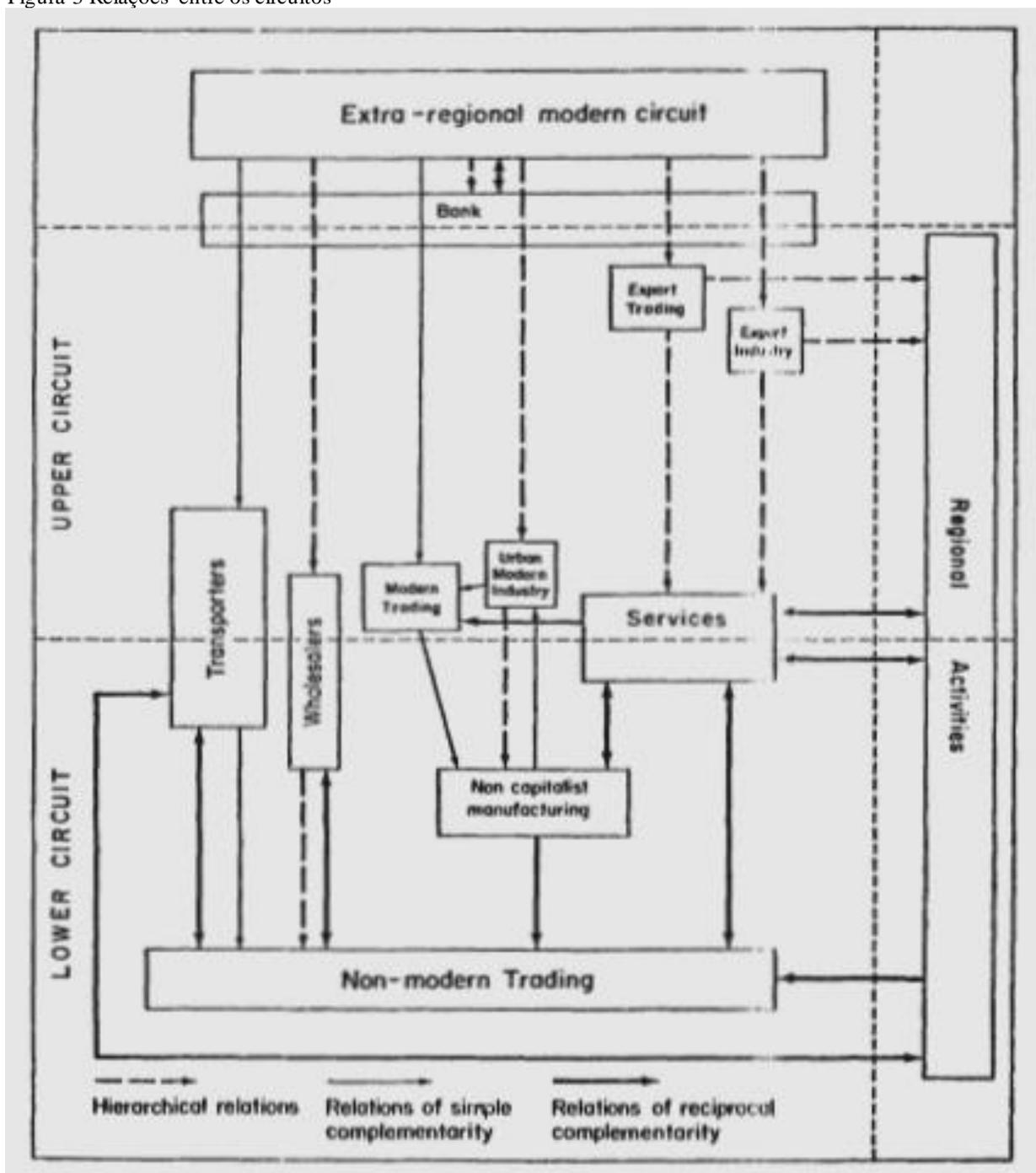
Fonte: Santos (2008a)

Desse modo, têm-se um circuito superior, constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores que pode ser caracterizado pela tecnologia importada de capital intensivo, crédito bancário, grande volume de mercadoria e emprega pouco, mas de forma assalariada. Além desse, há um circuito inferior, constituído essencialmente por formas de fabricação de “não-capital intensivo” ou trabalho intensivo, que se constitui principalmente por serviços e comércio de tecnologia local ou adaptada, crédito pessoal e indireto ou dinheiro líquido,

menor volume de mercadoria e maior volume de emprego não-permanente (SANTOS, 2008a).

Entre os agentes desses circuitos existem relações hierárquicas, complementares e recíprocas, onde os bancos se encontram isolados no topo da cadeia e os serviços, transportes e atacadistas podendo participar de um ou de outro circuito, como se nota na Figura 3 de Santos (1977).

Figura 3-Relações entre os circuitos



Fonte: Santos (1977).

No final do século XX, as classes privilegiadas nas cidades do terceiro mundo tendiam a imitar o estilo de vida das nações mais industrializadas, causando uma importante dependência das importações e da tecnologia de países capitalistas mais avançados (ARMSTRONG; MCGEE, 1985). Isso implica na crescente incorporação de objetos técnicos relativamente modernos como aparelhos celulares, equipamentos de fotocópia, vídeo, música, fotografia, computadores tornando-se mais acessíveis aos agentes do circuito inferior, tanto no consumo como na esfera do trabalho, mesmo que continuem a fazer uso de tecnologias obsoletas ou “tradicionais” (MONTENEGRO, 2011).

Isso se explica porque as “empresas que pertencem ao circuito superior da economia urbana visam cada vez mais atrair todas as fatias do mercado” (RIBEIRO, G., 2017, p 16), contraditoriamente, desdobra-se na constante reorganização do circuito inferior. Ainda que o poder técnico das grandes empresas e o poder político, alicerçados na automação do acesso em tempo real dos bancos e na excessiva financeirização do mercado garanta autonomia do circuito superior; devido ao baixo nível tecnológico, o circuito inferior se desenvolve onde o meio construído está mais degradado, oferecendo produtos mais simples ou imitativos a uma população que não tem acesso aos produtos do circuito superior (SILVEIRA, 2009).

As atividades do circuito inferior da economia urbana experimentaram, além das novas tecnologias, a ascensão do crédito, ocasionando no empobrecimento ainda maior das classes mais pobres e o aprofundando da dominação do circuito superior sobre o circuito inferior, já que permitiu a coexistência de crédito oferecido por redes de lojas e as antigas formas do circuito inferior como o fiado, o crediário e mesmo o empréstimo de agiotas (CATAIA E SILVA, 2013).

A ampliação dessas possibilidades no circuito inferior, de outra forma, é resultado da expansão dos mercados do circuito superior. A introdução de instrumentos financeiros se traduz em novas formas de comércio para captura de demandas de classes sociais que antes se vinculavam ao circuito inferior, representando um mercado de baixa renda e que devido ao seu volume total se torna significativo (SILVEIRA, 2014 e 2009). Santos (2008a, p. 43) esclarece que a participação no consumo “moderno” tende a atingir mais indivíduos, mesmo parcialmente nas camadas inferiores.

Se para uns, a exploração do espaço geográfico é um recurso que viabiliza o lucro, para uma expressiva parcela da população economicamente ativa, o espaço se torna um abrigo para geração de renda, calcados na sobrevivência (SALVADOR, 2012). Proporcionalmente, há uma clara relação entre o aumento do desemprego e a multiplicação de formas de trabalho realizadas com capitais reduzidos e o aumento do número de micro e pequenas firmas de

capital reduzido (com registro formal ou não) e das ocupações por elas oferecidas, repercutindo na expansão e à renovação do circuito inferior no período atual (MONTENEGRO, 2013). Se de um lado, as empresas modernas buscam o aumento de sua produtividade pelo emprego de alta tecnologia, ocasionando em um baixo nível do estoque de empregos, por outro, a grande massa de desempregados se articula por meio do trabalho em iniciativas de menor custo de instalação e funcionamento do circuito inferior.

Dada a importância da teoria para economia urbana, principalmente no Brasil, é possível reconhecer algumas propostas que contribuem para sua renovação no debate sobre os circuitos espaciais de produção. Entre eles Carneiro (2017) propõe a classificação dos circuitos espaciais de produção em inferior informal e formal, atuantes numa escala local e regional, respectivamente. O circuito de fluxos superiores, por sua vez, é formado por um superior secundário; superior não hegemônico e superior hegemônico, em que o primeiro atua no circuito espacial da produção nacional, o segundo no circuito espacial da produção internacional e o terceiro, no circuito espacial da produção mundial.

A pesquisa de Van der Ploeg (2008), identificou a existência de circuitos que operam cada vez mais em escala global e têm exercido, cada vez mais, um maior controle e apropriação sobre os mercados locais e seus processos. Estudos de Zelizer (2011, 2017) detalham a concepção de circuitos de comércio, cuja principal característica é a proximidade. Na análise de J. Santos (2017, p. 41) se identifica um circuito inferior moderno, agregador de características do circuito superior, evidenciando a complexidade que envolve o estudo sobre os circuitos e “têm uma cara nova, cuja marca é a ciência e a tecnologia atreladas à informação, fazendo com que olhemos com mais criticidade a teoria aqui em voga”. Nesse sentido, é possível reconhecer a existência de um circuito inferior moderno, agregador de características do circuito superior.

As contribuições como de Salvador e Silva (2017) lançaram esforços de análise na dimensão espacial de determinadas etapas do processo produtivo, pensando as cidades pela justaposição dos circuitos espaciais produtivos e a dos circuitos da economia urbana. Sob esse tratamento, os circuitos da economia urbana são decorrentes da modernização econômica, no qual o subsistema superior é resultado direto da modernização, que, por sua seletividade territorial e desigualdade socioeconômica, tem como efeito indireto o subsistema inferior, fato que torna complexas as implicações do processo modernizador na organização socioespacial.

Ao privilegiar uma abordagem do turismo no âmbito da economia urbana, compreende-se, que “a verdadeira dialética entre o circuito superior e inferior se dá em nível local, visto que o circuito inferior tem apenas alcance local” (SANTOS, 2008a, p.360). Em

termos gerais, as atividades do turismo podem ser inscritas simultaneamente em formas mais ou menos modernas tanto no plano geral como no particular. Haja vista, as atualizações e revisões, o uso da teoria dos circuitos, na condição de instrumento de análise, aparenta ser um caminho viável para avaliação dos processos e de contradições inerentes à dinâmica do turismo, na escala local.

À luz dessa teoria entende-se que a relação entre turismo e os circuitos está diretamente ligada à modernização tecnológica (SANTOS 2008a), comandadas pela força da grande indústria, representada essencialmente pelas firmas multinacionais e seus suportes, tais como as formas modernas de difusão da tecnologia da informação, gerando uma ordem externa e outra interna.

Embora, a maior contradição da modernização é a escassez crescente de postos de trabalho, o aumento de uma população de baixa renda ou em situação de pobreza, não eliminou por completo a participação de camadas da população da prática do turismo, em virtude das relações de reciprocidade e complementariedade entre os circuitos, os objetos são constituídos e utilizados por agentes hegemônicos e outros hegemonzados. Nessa direção, pensar a prática turística como um vetor de apropriação do espaço por diversos agentes de mercado auxiliados pelo Estado, em condições desiguais abre caminho para novas perspectivas de superação de dualismos, na apreensão de sua dinâmica espacial, em sua complexidade.

## **1.2 Desenvolvimento turístico no circuito superior**

O desenvolvimento turístico inscrito na dinâmica do circuito superior consiste principalmente na produção de capital intensivo e no consumo de alta renda, com alto poder tecnológico e apoio institucional do Estado na geração de vantagens estratégicas para implantação de grandes projetos privados e no crédito institucional facilitado para grandes capitalistas.

Em grande proporção, neste circuito, o a opção do turismo, enquanto estratégia de dinamização econômica, conta com o suporte técnico- burocrático, cuja escala de abrangência pode ser nacional, regional e local. Podem ser denominados de organismos oficiais de turismo (ANDRADE, 2002). O principal organismo mundial direcionador de políticas é conhecido como Organização Mundial do Turismo (OMT). De acordo com Hall (2004) nas suas atividades se destacam a inclusão do turismo na agenda 21; a Declaração de Manilha sobre o Turismo Mundial de 1980; a elaboração do Código Turístico na Conferência de Sófia, em

1985; a Declaração de Haia sobre Turismo de 1989 e Declaração de Bali em 1996. Além dessa atuação, a organização ainda influencia a elaboração das políticas públicas.

Essa função é importante não só pelo impacto direto que exerce no avanço turístico, especialmente em países em desenvolvimento, mas também porque mostra a maneira pela qual as atividades de grupos internacionais atuam em níveis inferiores do processo de política e planejamento turístico, passando para o âmbito local e regional, afetando várias partes interessadas em todas as esferas (HALL, 2004, p.155).

Além da OMT, outra instituição se destaca na organização do mercado turístico em seu nível global. Trata-se do World Travel & Tourism Council (WTTC), órgão que representa o setor privado de viagens e turismo em todo o mundo. Entre os membros incluem-se presidentes das principais empresas do setor, de todas as regiões, abrangendo todas as indústrias. Tem sua origem em 1989, quando um grupo foi liderado pela American Express, percebendo que poucos governos reconheciam que a Travel & Tourism era a maior indústria do mundo e a maior provedora de empregos. A atuação dessa e de outras organizações foi e ainda é um fator crucial para o crescimento do mercado de turismo internacional, estabelecendo diretrizes, observadas nas operações financeiras globais.

Nesse circuito, o crédito para investimentos, realizado normalmente com garantias e apoio do Estado, permite com que algumas firmas possuam um alto grau de modernização operacional, podendo atuar por suas unidades em qualquer país do mundo, captando vultosos investimentos e diminuindo os riscos dos investimentos. O fluxo de investimentos das firmas do circuito superior tem origem na atuação dos bancos internacionais e nacionais. Em escala nacional e regional, os bancos atuam crescentemente<sup>8</sup> como operadores parceiros do poder público, através de fundos de desenvolvimento<sup>9</sup> para diversos projetos de turismo.

Além do apoio institucional, o circuito superior detém melhores condições de comercialização, pois se articulam através de redes de venda consolidadas por um sistema de distribuição, sob o controle de operadoras internacionais ou mesmo nacionais que formam o

<sup>8</sup> Segundo O Boletim do departamento de Ordenamento do Turismo do Ministério do Turismo, em 2016 o financiamento de bancos públicos praticamente dobrou em relação aos anos anteriores sendo 1,3 bilhão. O Branco do Brasil ofereceu a maior parte dos financiamentos em 814, 37 milhões, com 62% e depois seguido da caixa com 459 milhões, o Banco do Nordeste com 24,55 milhões e o Banco da Amazônia com 13,95 milhões.

<sup>9</sup>... No Brasil, por exemplo, há o Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR) com taxa de juros de 6% a 8% de juros, operacionalizado pela Caixa e os Fundos Constitucionais. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), atualmente são parceiros que operam o programa Prodetur + Turismo e conta com a adesão de projetos direcionados à urbanizações aprovadas pelo selo + turismo concedido pelo ministério com propostas alinhadas a política nacional a taxa de juros aplicada é 4,5% ao ano com até cinco anos de carência e 18 anos para amortizar. Os investimentos vem do Proger Turismo com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador FAT, operado pelo Banco do Brasil que apoiam o início de atividades e modernização e ampliação de empreendimentos, voltado para empresas com faturamento de 7, 5 milhões anuais brutos.

mercado turístico. Segundo Rodrigues (2019) Entre as principais características estão a organização altamente burocrática, grau empregatício assalariado e reduzido; volume de negócios acumulativo; detentor de valores de venda fixos e de atributos sofisticados; créditos bancários facilitados para a compra avista ou mesmo a prazo dos serviços, diminuindo os riscos de prejuízos; manutenção de custos fixos (salários, água, luz, telefone, internet) e permanência no mercado em longo prazo.

De maneira geral, as firmas desse circuito são apoiadas por organismos técnicos e financeiros, se constituindo em diversos campos de atuação, que inclui o agenciamento e distribuição, empresas áreas, companhias de navegação, transportadoras terrestres de grande porte, grandes *resorts*, restaurantes de luxo, parques temáticos e clubes de turismo. Esse conjunto de firmas, normalmente transnacionais é responsável pela expansão da acumulação do capital.

### 1.2.1 Agenciamento e distribuição eletrônica

No mercado turístico, o agenciamento se relaciona tanto com os outros serviços quanto com os próprios turistas. Sobretudo, são uma espécie de chave no circuito, que garante o acesso do fluxo as demais firmas. Esse setor é representado pelas operadoras que, por sua vez, podem ser especializadas na comercialização de bilhetes de passagem, na reserva de hotéis e restaurantes, na elaboração e organização de pacotes de viagens, na realização de passeios e serviços de câmbio e até desembaraço de viagens.

Antes dos sistemas computadorizados, as reservas de passagens aéreas realizadas pelas operadoras eram possíveis graças às publicações em brochuras distribuídas aos agentes de viagens, simplificadas pela *Official Airline Guide*. Devido a esse grande volume de informação as companhias aéreas começaram a adotar o uso de computadores nos anos de 1950 com a finalidade fazer com que os agentes de viagens tivessem acesso rápido a um sistema central (O'CONNOR, 2001). Nesse contexto, surgiram os primeiros, *Global Distribution System* (GDS).

Os primeiros GDS foram o *Sabre*, da *United Airlines*, o *Apollo* da *Transworld Airlines*, o *Pars* da *Continental Airlines*, o *System One* e o *Datas II* da *Continental Air Lines*. Dez anos depois foram concebidas as versões européias o *Galileo* (baseado no *Apollo*) para um conglomerado de *British Airways*, *Swiss Air*, *KLM* e *Alitalia*; e o *Amadeus* (baseado no *System One*) pela *Air France*, *Iberia*, *Lufthansa* e *SAS*; entrando em operação somente na década de 1990 (O'CONNOR, 2001). Com um maior volume de capital disponível, as

operadoras conseguem atender as exigências financeiras das companhias aéreas para adquirir e revender bilhetes de passagens.

De acordo com Petrocchi e Bona (2003), algumas possuem acesso aos GDS, através de plataformas próprias, distribuem os bilhetes para revendedores e agentes de viagens, por isso, são denominadas de consolidadoras. Curiosamente, o que se observa é que com a massificação do uso da internet, muitas dessas empresas perderam espaço e tiveram que se adaptar, migrando para a venda *online*. Desse modo, as relações econômicas foram sendo mediadas, cada vez mais, por instrumentos de *web services*, plataformas e operadoras virtuais.

Se a evolução dos sistemas de distribuição globais e dos sistemas de reservas foi responsável por um dos maiores saltos no desenvolvimento do turismo no circuito superior foi a intensificação do acesso à internet que consolidou o turismo mundial, principalmente a partir dos anos 90, no contexto do “processo acelerado de internacionalização de produtos, distribuição e administração de bens e serviço” (CASTELLS, 2000, p. 157), estabelecendo um sistema alternativo de distribuição, através de infindáveis possibilidades e de capilaridade imensurável.

A informação é um elemento-chave para o sucesso do desenvolvimento do turismo no circuito superior, devendo fluir de forma rápida e precisa aos intermediários e clientes. A Comunicação constante entre os fornecedores de serviços finais, agentes e operadores e o consumidor e está no cerne do sistema de distribuição do mercado turístico. Essa conexão ocorre normalmente através dos sistemas eletrônicos oferecidos por grandes multinacionais de tecnologia que apoiam as firmas na comercialização. O incremento no uso de softwares, tecnologias móveis e geolocalizações, confirmam uma constante evolução no setor (ALDBERT; DANG; LONGHI, 2011). Motores de busca e *sites* agregadores, a maioria originária de capital norte-americano, alemão e inglês, permitiram a realização de reservas e comparação de preços, facilitando a realização de viagens organizadas pelo próprio turista.

Bloch, Pigneur e Segev (1996) reforçam que as tecnologias incluídas no comércio eletrônico não se limitaram à internet, pois há tecnologias de mídia interativa, ou seja, a combinação de um dispositivo inteligente, suportando dados multimídia (texto, som, imagens, vídeo, etc.) conectados a uma rede aberta. Como tal, quiosques multimídia e televisão interativa se encaixam bem como canais de comércio eletrônico. Com base nessa perspectiva, apontam que através de um contato direto, rico em informações e interativo com os clientes, o comércio eletrônico poderia melhorar a promoção de produtos. Além de usar uma infraestrutura compartilhada pública, como a internet e transmitindo digitalmente e

reutilizando informações, os sistemas de comércio eletrônico podem reduzir o custo de entrega de informações aos clientes.

Os avanços tecnológicos na informática e comunicação se sucederam a partir dos anos 2000 consolidando novos hábitos na organização pessoal das viagens. As empresas fornecedoras na base da cadeia cada vez mais investiram em negócios *on-line*, principalmente companhias aéreas e os meios de hospedagem ou pela reunião de cadeias em torno de uma central de reservas próprias, adotando cada vez mais o modelo de venda direta ao consumidor, no modelo Business-to-Customer -B2C, com o objetivo de eliminar custos de intermediação (PETROCCHI; BONA, 2003). Esses novos padrões forçaram algumas agências a migrar para o ambiente virtual e outras agregaram a constituição de rede de franquias de lojas físicas em shoppings como forma de aumentar a presença junto ao consumidor. Outras apostaram no atendimento corporativo, como forma de manter equilíbrio nas arrecadações, considerando a diminuição das comissões por parte de empresas de transporte e até da hotelaria em rede.

A partir do final dos anos 2010, outra modalidade de compra ou reserva online se expandiu, no mundo, por meio de reservas internacionais de hospedagem residencial e nos transportes urbanos. As redes sociais assumiram papel central na publicidade de destinos visitados e experiências difundidas por formadores de opinião, *influencers* e usuários em geral. Junto com a popularização do uso da internet na organização de viagens independentes surgiram plataformas de economia compartilhada como a multinacional *Air Bnb* que realiza a venda de unidades habitacionais, principalmente do tipo familiar, residencial e mesmo de pequenas pousadas, além de ofertar experiências oferecidas por condutores ou guias de turismo.

Diversas pesquisas sobre essa plataforma tem se preocupado com as disputas que surgem entre esta e o setor de hospedagem das grandes cidades, inclusive alterando a estrutura empresarial de áreas centrais, cada vez mais voltadas para o turismo (GUTIÉRREZ *et. al*, 2017). Um estudo recente, realizado na Áustria, de outra maneira, confrontou a se a locação ocasional de unidades inativas da casa de alguém é a narrativa das campanhas publicitárias da empresa sediada em São Francisco, as evidências mostraram que é muito mais significativo, o papel como plataforma comercial do que como ferramenta de economia compartilhada (KADI; PLANK; SEIDL, 2019). Outra ferramenta nesse modelo é o *Uber* que permite a realização de traslados entre aeroporto, hotéis e atrativos a custos bem menores que os transportes efetuados por vans e até táxis.

O uso de tecnologia da informação tornou-se um dos principais motores da distribuição de serviços no turismo, de modo a garantir a manutenção de uma ordem cada vez

mais distante que parte dos grandes centros emissores de viajantes do mundo para os principais destinos de viagens localizados em países menos industrializados. A evolução do hardware e software empregados no manuseio da informação possui uma participação universal na indústria de viagens, dada à necessidade de suprir e exportar informação.

Devido à sua natureza instantânea, a comercialização na internet permite uma redução do tempo de ciclo associado à produção e entrega de informações e serviços aos clientes, através de inteligência embutido em sistemas. Para Bennett (1993) a realização de viagens depende da informação e de um mecanismo para transmitir essa informação. O uso de tecnologia da informação na comercialização eletrônica guarda estreita relação com os impactos na balança comercial, pois permite que os países mais desenvolvidos, também os maiores emissores, garantam o seu retorno de investimentos realizados através do mercado hoteleiro e de aviação, por meio de uma extensiva e sofisticada rede de distribuição eletrônica (O'CONNOR, 2001). Esses sistemas que foram desenvolvidos pelas grandes redes hoteleiras e de transporte, antes de qualquer função representam uma maneira eficaz de centralizar além das ações de *back office* (faturamento, compras, contabilidade, controle etc.) oferecendo total controle de custos e influenciando diretamente na tomada de decisões.

Dessa maneira, os mesmos canais que direcionam a venda de viagens através das grandes redes, sustentam a possibilidade do retorno imediato dos investimentos aos países de origem. Quando um turista adquire um pacote ou mesmo apenas a passagem aérea, por intermédio dos sistemas de distribuição e até pela internet, está efetivando o gasto praticamente só no local de origem da viagem. Isto é, mesmo que haja uma proliferação de possibilidades de destinos turísticos em países, a tendência é que os ganhos sejam concentrados nos países mais ricos, perpetuando uma lógica de colonialismo e exploração.

### 1.2.2 Transportes turísticos

Em escala global, sem dúvida, entre as principais firmas do circuito superior pode se dar destaque às companhias de transporte aéreo. Os serviços regulares dessas empresas começaram antes de 1920 na Alemanha com a *Deutsche Lufthansa*. Em 1927 a *Pan American Air Lines* transportava seus primeiros passageiros para Havana, Cuba, porém, somente a partir da década de 1940 com o desenvolvimento dos DC-3 e dos Boeing 314, a aceitação aumentou com o primeiro voo a jato realizado pela *American Air Lines* em 1959 e com o lançamento do Jumbo 747 da *American World Airways*, tornando-se a principal modalidade de transporte do turismo internacional (GOELDNER; RITCHIE; MCINTOSH, 2002).

A organização privada mais representativa desse setor é a *International Air Transport Association* (IATA)<sup>10</sup>, criada em Havana no ano de 1945, mas cuja origem remonta a *Convenção de Paris sobre a Navegação Aérea*, realizada em 1919 (ANDRADE, 2002). Seu objetivo é promover segurança e regularidade, colaborando com *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e outras organizações públicas do setor aéreo.

O crescimento do setor até o início do novo milênio sofreu um grande impacto negativo com os atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos. Petrocchi e Bona (2003) explicam que isso ocasionou na diminuição de passageiros e aumento de despesas com seguradoras, além dos problemas na América Latina que culminaram com a quebra de várias empresas com 85% enfrentando problemas financeiros, alta carga tributária, custo do querosene e procedimentos alfandegários e até falsificação de bilhetes.

A infraestrutura necessária para aviação, basicamente são os aeroportos, cujos espaços são destinados à aterrissagem e decolagem de aeronaves e classificada em categorias que indicam dimensões de pista e tonelagem das aeronaves. Quanto à natureza dos embarques podem ser nacionais e internacionais, compostos por torre de controle, pistas de rolamento, estação de passageiros, estação de carga e posto técnico (ANDRADE, 2002). Praticamente a existência ou ausência dos aeroportos determina o tipo de fluxo turístico em cada região do mundo.<sup>11</sup>

A integração entre companhias aéreas em diversos países<sup>12</sup> e os agentes de viagens é garantida pelo *Billing and Settlement Plan* (BSP). O BSP foi desenvolvido desde 1971 para simplificar os procedimentos de vendas, relatórios de faturas dos agentes de viagens associados à IATA. A principal ferramenta é o sistema BSPLINK e o principal aspecto do sistema é o *Standart Traffic Document* – STD, padronizando as passagens aéreas (OLIVEIRA, 2002).

Além das viagens aéreas regulares, uma das práticas que mais impulsionaram o turismo mundial no último século foi o advento dos *voos charters*, um tipo de frete que engloba o aluguel de aeronave com tripulação e serviços de bordo a um preço total, cujas responsabilidades competem aos locatários (normalmente operadoras de grande porte). De acordo como Andrade (2002), apresentam algumas distinções:

<sup>10</sup> No ano de 2000 a IATA estava presente em 145 países com 214 empresas aéreas filiadas e 63.293 agências registradas. Na época era um total de 404 companhias (OLIVEIRA, 2002)

<sup>11</sup> Os aeroportos mais movimentados em 2015 eram o Hartsfield de Atlanta; Pequim na China; Heathrow de Londres; Haneda em Tóquio; Aeroporto Internacional de Los Angeles; Aeroporto de Dubai; O'Hare em Chicago; Charles de Gaulle de Paris; Dallas-FortWorth nos EUA; Aeroporto de Hong Kong na China. Disponível em CONHEÇA os aeroportos mais movimentados do mundo. Revista Embarque. 15 de Out. 2015. Disponível em: <[www.revistaembarque.com](http://www.revistaembarque.com)>. Acessado em 25 de ago. 2019.

<sup>12</sup> Portal da IATA, disponível em [www.portal.iata.org](http://www.portal.iata.org). Acessado em 25 de ago. 2019.

1°. Os *charters simples* são vôos fretados que se destinam ao transporte de grupos afins ou com vinculações profissionais, clubísticas e outras. Realizam-se em ocasiões especiais e seus organizadores, em geral dispensam as comprovações das afinidades requeridas. Por isso a maioria desses vôos caracteriza-se apenas como viagens coletivas, promovidas por entidades fechadas.

2°. Os *charters cruzeiro* efetuam-se quando as aeronaves são fretadas para trajeto que inclui vários lugares e países ou mesmo localidades de diferentes continentes. (...) Por causa da exclusividade da utilização da aeronave, esse tipo de fretamento é o mais caro e o mais raro, além de ser utilizado quase que exclusivamente por grupos formados de pessoas de poder aquisitivo muito alto.

3°. Os *charters back to back* fundamentam-se numa rede organizada de vôos programados para atendimento de áreas específicas, com partidas e chegadas e dias certos e determinados na semana (...) sempre operam transportando grupos de turistas que adquiriam pacotes turísticos idênticos ou muito semelhantes. (ANDRADE, p.162, 2019).

Andrade (2002) alerta sobre alguns cuidados com esse tipo de serviço, pois apesar de incrementar o fluxo turístico, facilitam que o dinheiro dos turistas permaneça nos países de origem, onde se realizam os pagamentos dos pacotes e até mesmo a hospedagem é vinculada aos organizadores ou locadores de *charters*. Segundo relatório da IATA (2019) as expectativas do mercado financeiro, de acordo com resultados do primeiro quadrimestre de 2019 confirmaram que a lucratividade foi menor comparada com o mesmo período de 2018, representando uma EBIT<sup>13</sup> médio de 2,4% abaixo dos 4,2%, afetada por diferenças extensivas no nível regional cuja deterioração do lucro foi dirigida pela Europa e América Latina.

However, that transformation in performance for investors is now at risk. This year we forecast the industry to generate a return on invested capital (ROIC) of 7.4%, which is only marginally above the cost of capital. On invested capital of over \$700 billion, the industry is forecast to generate \$0.7 billion of value for investors next year. The weakening of airline margins and ROIC in 2019 is being driven by a combination of weaker growth, deteriorating supplydemand conditions in some markets, higher than previously expected oil and fuel prices, and the broader challenge of recovering or mitigating rising unit costs. Consumers will see a substantial increase in the value they derive from air transport in 2019. The average return fare (before surcharges and tax) of \$317 in 2019 is forecast to be 61% lower than in 1998, after adjusting for inflation. The number of new destinations is forecast to rise further this year, with frequencies up too; both boosting consumer benefits. We expect 1% of world GDP to be spent on air transport in 2019, totaling \$899 billion (IATA, 2019 p.1).

Já no setor de transporte aquaviário, encontram-se as firmas responsáveis pela popularização de cruzeiros, que têm sido relevantes no fluxo turístico internacional. Esse setor é organizado por meio das companhias armadoras e comercializado por operadoras especializadas. Nas viagens de cruzeiro podem ser visitados vários lugares em uma única

<sup>13</sup> Earnings Before Interest and Tax ou ganhos antes dos juros e impostos equivale à receita bruta.

viagem, além do contato com as cidades onde o navio atraca, oportunizando passeios turísticos e almoços.

Segundo a *Cruise Lines International Association - CLIA*, em 2017, o número total de cruzeiristas foi de 26,7 milhões. A procura por esse tipo de viagem aumentou 23% de 2011 a 2016. O setor continua crescendo ano a ano. Essa majoração é impulsionada, principalmente, pelo aumento da quantidade e diversificação da oferta, que em 2018 ganhará 13 novos navios e capacidade adicional total de 33.379 pessoas e, até 2020, mais 24 novos navios e capacidade adicional total de 66.515 pessoas, de acordo com a Fundação Getúlio Vargas (2018).

### 1.2.3 Hotelaria

Especificamente a hotelaria, é uma das atividades mais antigas<sup>14</sup> entre as que compõem a organização do turismo no mundo. As firmas turísticas de hotelaria do circuito superior são extremamente dependentes do capital imobiliário, subordinando-se, quase sempre, à ação das incorporadoras e construtoras.

As empresas do setor imobiliário se encontram no topo gerencial do mercado turístico, obtendo o suporte financeiro de suas atividades por mecanismos próprios de financiamento, através de inserção de cotas no mercado de capitais na captura de recursos públicos junto aos bancos estatais, complementadas diretamente na venda ao consumidor por meio de sistemas de venda fracionada ou comercialização de sistemas de *time share*<sup>15</sup>. Ao adquirir terrenos para instalação de novos projetos, forçam um novo padrão de serviços que altera drasticamente as características da oferta local.

Nesta conjuntura, a hotelaria mundial se caracteriza pela participação de grandes empresas que atuam em rede no mercado, como uma forma de diversificar e ampliar a oferta, independente do destino, a partir de uma expansão geográfica de suas instalações o que consequentemente padroniza as operações e diminui seu custo. Essa característica organizacional garante o compartilhamento de lucros e prejuízos entre as unidades espalhadas estrategicamente em diversas áreas do globo. Caso uma unidade não seja rentável pode ser desmobilizada ou vendida para empresários independentes. Destacam-se entre as principais

<sup>14</sup> O primeiro hotel do mundo surgiu em 1512, o Wekalet-Al-Ghury, no Egito, com a finalidade de atender mercadores (ANDRADE, 2002).

<sup>15</sup> O modelo *time share* surgiu nos anos 1960 e consiste na compra compartilhada de imóveis construídos através da ação de grandes incorporadoras de construtoras (GOELDNER; RITCHIE E MCINTOSH, 2002).

redes, os grupos multinacionais sediados principalmente nos Estados Unidos e na China, conforme Quadro 2.

Quadro 2-As dez maiores cadeias hoteleiras mundiais

REDE	APARTAMENTOS	HOTÉIS	PAIS SEDE
Marriott International	317,368	6.906	EUA
Jin Jiang International Holdings	941.749	8715	China
Hilton	912.960	5.685	EUA
Intercontinental Hotels Group	836.541	5.603	Reino Unido
Wyndham	809.900	9.200	EUA
Accor	703.806	4.780	França
Choice Hotels International	569.108	7.021	EUA
Oyo Hotels & Homes	515.144	17.344	India
Huazhu Group	422.747	4.230	China
BTG Hotels	397.561	4.049	Brasil

Fonte: Revista Hotel News, 2020.

Por outro lado, a hotelaria mundial está cada vez mais está segmentada e pelo qual são determinados os padrões de apartamentos e as marcas associadas podem ser classificados de várias formas: De acordo com Oliveira (2002), o normal é que os meios de hospedagem forneçam aposentos e eventualmente café da manhã ou alguma outra refeição, neste caso, pode ser a pensão completa ou meia pensão. Alguns oferecem piscinas, salão de jogos, restaurantes, lojas, sauna, espaço para eventos e estacionamento. São os mais procurados para turismo de negócios ou por viajantes que pretendem economizar. Enquanto que os *resorts* estão integrados a balneários, parques naturais, parques temáticos ou regiões consideradas exóticas. Suas áreas de lazer são mais complexas e variadas, incluindo atividades de entretenimento, cassinos, passeios espetáculos.

Segundo a Consultoria JLL Hotels & Hospitality Group (PANORAMA, 2017), os países emergentes vêm apresentando melhor desempenho no setor hoteleiro. O volume de transações hoteleiras entre 2014 e 2016 foi de 3,5 bilhões de dólares, liderado por México e Brasil com 45% das transações, através de fundos de investimentos, interessado em cidades secundárias. Apesar disso, ressalta-se que o ambiente de negócios é mais favorável na Europa e Estados Unidos, onde há ampla oferta de crédito e com isso há muitos investidores especializados e fundos imobiliários que participam como maior intensidade no mercado.

A tecnologia da informação igualmente foi absorvida pela hotelaria, onde foram desenvolvidos sistemas de reservas próprios, assim como as companhias aéreas fizeram.

Antes do advento dos sistemas, a centralização das operações acontecia em escritórios de reserva que eram responsáveis por acompanhar tarifas, disponibilidade, pacotes especiais, preços negociados e descrição de cada hotel, acessado por um único número de telefone. A partir de 1965 foram desenvolvidos os primeiros sistemas de reserva por computador da hotelaria. Inicialmente, as principais funções se concentravam nas plataformas de *Management System Property (PMS)*<sup>16</sup>, e onde o *front-office* (atendimento) realizava o *check-in* e *check-out*, gerenciamento de tarifas e atributos dos quartos e de controle do *back-office* (contabilidade, faturamento) e normalmente integrados aos sistemas computadorizados de reserva, *Central Reservation System (CRS)* e aos *Revenue Management System (RMS)* ou sistemas de preços.

O pioneiro foi o Holidex, implantado pela Holiday Inn, ajudando decisivamente na expansão dessa rede, permitindo estarem conectados aos sistemas de distribuição utilizados pelos agentes de viagens. Esse sistema resulta de investimentos em centrais de hardware e software, acompanhado do desenvolvimento da rede de comunicações. O Hilton também possui seu centro de reservas de computador, o Hiltron, introduzindo técnicas de gerenciamento de banco de dados, assim como o sistema Marsha da Marriott emprega várias técnicas avançadas de reserva, entre as quais está o acesso à propriedade on-line ao banco de dados central, que não são encontrados em outro lugar. O sistema Reservatron do Sheraton vincula os sistemas de gerenciamento de propriedade individual a uma instalação de processamento de dados central usando tecnologias avançadas (WARDELL, 2012).

Outros sistemas de informação foram sendo aperfeiçoados e como tendência a unificação em uma só interface. Com a necessidade de diminuição dos custos de comercialização, também foi integrado a esses sistemas o *Chanel Manager System (CMS)*, responsável pela atualização de todos os canais de distribuição eletrônica ao mesmo tempo, permitindo que o sistema seja atualizado automaticamente caso haja uma reserva efetuada em qualquer canal de venda, evitando casos de *overbooking*. Outra função nova é o motor de reservas *online*, que permitiu mais independência nas vendas diretas na internet e *Customer Relationship Management (CRM)* que permite segmentar perfis de hóspedes e até fazer pesquisas de satisfação.

---

<sup>16</sup> Um dos sistemas PMS mais utilizados no Brasil por hotéis e restaurantes independentes é o Desbravador, empresa brasileira criada em 1988 e atualmente com mais de 3500 clientes na Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru, Portugal e Uruguai. Disponível em: <https://www.desbravador.com.br/pt/empresa>, acessado em 20 de mai. 2019.

#### 1.2.4 Alimentação

Uma atividade que conquista mais relevância no turismo são as ligadas ao setor de alimentação ou *food service*. Por meio delas é que se tem acesso à gastronomia internacional, a cultura alimentar (pratos típicos) de populações residentes ou mesmo a produtos industrializados com indicação geográfica. Sob o pretexto de gerar novas atrações para o turismo, a gastronomia tem assumido um importante papel nas estratégias de governos locais (QUIJANO GÓMEZ, 2019).

Oliveira (2002) chama de empresas de gastronomia, para os restaurantes, alguns temáticos, especializados em satisfazer a necessidade de visitantes. Trata-se de um dos serviços mais antigos do mundo ligados às primeiras estalagens e monastérios<sup>17</sup>. Esse setor é um dos mais diversificados, incluindo restaurantes, bares, cafeterias e *fast food*. Os restaurantes turísticos podem ser independentes ou em rede, quase sempre estão associados a atrações como parques, museus, balneários, eventos e principalmente ao ramo hoteleiro.

As principais cadeias se formam no setor de *fast food* como McDonald's, Kentucky, Burger King, Pizza Hut, entre outros, através da franquia do modelo de negócios e marcas<sup>18</sup>. Geralmente, o setor de alimentos e bebidas é um dos mais populares nas áreas balneárias e parques, curiosamente também é contemplado em grandes projetos de urbanização para o turismo, através de praças de alimentação.

Quando se insere na indústria alimentícia, esta organizada em dois grandes segmentos: o institucional e o comercial. No primeiro é formado por serviços de alimentação prestados para empresas, hospitais, escolas, entretenimento e logística de aviação, conhecida com o *catering*. Como exemplo desse ramo destaca-se o surgimento de empresas, especializadas no fornecimento e distribuição de produtos e refeições, atuantes com frota própria, centros de distribuição e centrais de armazenamento, (KARASSAWA, 2003).

A tecnologia na gestão e comercialização está cada vez mais presente nessas empresas com aumento representativo de uso da internet. Um estudo publicado pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), demonstrou que o segmento de alimentação fora do lar obteve um crescimento de 20% entre 2009 e 2011, com estimativa

<sup>17</sup> Um dos primeiros restaurantes foi o *le restaurant divin* de Paris, em 1765 traduzido como revigorante divino e servia pratos simples, sopas e pães. Na Inglaterra existiam as famosas tavernas que ofereciam comida, bebida e hospedagem. Nos Estados Unidos as primeiras hospedarias e estalagens também ofereciam comida. Com o crescimento das cidades também cresceu os estabelecimentos de alimentação, com alguns restaurantes surgindo em 1820 em Nova York, utilizando serviço *à francesa* com algumas entradas preparadas na mesa pelo *maitre* utilizando um fogo de *rechaud* e os menus consistiam numa lista completa de pratos, *à la carte* ou o cliente poderia escolher uma combinação conhecida como *table d'hôte* (Cf. GOELDNER; RITCHIE; MCINTOSH, 2002, p 128).

<sup>18</sup> Em 2011 eram 481 redes franqueadoras no Brasil (SEBRAE, 2012).

de que em 2020 representaria 51% dos gastos totais com alimentação e gerando cerca de seis milhões de empregos, entretanto, o mercado dos Estados Unidos era 20 vezes maior, cinco vezes na Inglaterra e três vezes na França (SEBRAE, 2012). Segundo estudo da Associação Brasileira da Indústria Alimentícia (ABIA) há uma disposição de 80% das empresas em utilizar as redes sociais., o mercado cresceu entre 2008 e 2018 , mais 246%, com aumento de 29,6% registrado em 2010 para uma participação de 32,9% no mercado interno em 2018 (ABIA, 2019).

Em um estudo bibliométrico, Ribeiro-Martins e Silveira-Martins (2018), analisaram 45 artigos e concluíram que o turismo gastronômico é reconhecido pelos cientistas pela sua importância econômica em consequência do aporte financeiro de turistas em viagens; sua capacidade de fazer ressurgir ou manter receitas típicas das localidades e como alternativa para manutenção de propriedades rurais. Contudo, as pesquisas apontam que muitas consequências negativas estão associadas como a exploração econômica das comunidades, geração de cinturões de pobreza no entorno, entre outros (RIBEIRO-MARTINS; SILVEIRA-MARTINS, 2018).

### 1.2.5 Parques temáticos e aquáticos

Quando se trata de firmas globais, não há como deixar de destacar aquelas voltadas para a atração e diversão, na forma de parques temáticos e aquáticos. Em que pese sua relevância econômica e territorial, há relativamente pouco interesse nos parques como objeto de estudo. Geralmente, os principais aportes acadêmicos são de disciplinas sociológicas que tem se dedicado a estudar criticamente seu papel nas sociedades desenvolvidas (CLAVÉ, 1993).

O principal organismo representativo desse setor é a *Themed Entertainment Association* (TEA), associando parques de diversões, atrações turísticas, parques aquáticas, campos de golfe em miniatura, centros de entretenimento e fabricantes de equipamentos. Responsável por desenvolver pesquisas e promover eventos. Para melhor apreensão desse tipo de intervenção, empresta-se a definição de Ten (1998):

En general, puede afirmarse que, em el momento actual, un parque temático es cualquier espacio de ocio y comunicación de masas, construido em torno a um tema, que sirve de guion y nexos de unión al conjunto de ofertas que este espacio presenta a sus visitantes. Cualquier tema susceptible de interesar a grand cantidad de gente, desrollando com fines de comunicación- educación em el sentido que veremos – y diversión, puede, pues convertirse em el leite motiv de un parque temático. Quizá el éxito mediático de la película de Steven Spielberg Parque jurásico em que los

dinosaurios se convierten en el tema del parque, ha sido un de los mejores propagandistas del concepto, pero pueden encontrarse en el mundo arque temáticos em torno a estes famosos animalitos a Mickey mouse o Bugs Bunny, a alguma faosa batalla com miles de muertos, a las aventuras de un simpático e invencible galo, bajito y com bigotes, a la religión, a sexo...e incluso a los parques temáticos (TEN, p.11, 1998).

A origem desses parques está nos jardins modernos, nos parques tradicionais e exposições universais para fugir das pressões da vida urbana (HILLMAN, 2013), sendo convencionado que primeiro parque temático foi Disneylandia de Anaheim, fundado em 1955 pela *Walt Disney Incorporated*, como um parque familiar, que em vez dos aparatos típicos dos parques anteriores e espetáculos circenses sempre iguais, o visitante podia escolher entre cinco mundos de fantasia diferente no espaço e no tempo, construído com todo o realismo possível (TEN, 1998). Os parques modernos tendem a se estabelecer próximos a grandes centros metropolitanos nos Estados Unidos. A expansão mundial ainda é liderada desde 1983 pela Disney, quando se instalou em Tóquio e depois se expandido para Europa, em 1992.

No Quadro 3, apresenta-se os parques mais visitados em 2019, evidenciando o domínio do grupo Disney. Entre os principais grupos podem ser citados, com base em levantamento da TEA (2019), o Walt Disney Attractions; Merlin Entertainments Group; Oct Parks China; Universal Parks And Resorts; Fantawild Group; Chimelong Group; Six Flags Inc; Cedar Fair Entertainment Company; Seaworld Parks & Entertainment e Parques Reunidos. A distribuição desses parques está concentrada nos Estados Unidos e em países da Asia, especialmente no Japão e na China.

Quadro 3-Os dez parques temáticos mais visitados em 2019

PARQUE	GRUPO	PUBLICO ANUAL (MILHÕES)	LOCAL
Magic Kingdom	Disney	20.963	Orlando, EUA
Disneyland Park	Disney	18.666	Los Angeles
Tokyo Disneyland	Disney	17.910	Tokyo
Tokyo Disneysea	Disney	14.650	Tokyo
Universal Studios Japan	Universal Studios	14.500	Osaka
Disney's Animal Kingdom	Disney	13.888	Orlando
Epcot	Disney	12.444	Orlando
Chimelong Ocean Park	Chimelong	11.736	ilha de Hengqin, Zhuhai
Disney's Hollywood Studio	Disney	11.483	Orlando
Shanghai Disneyland	Disney	11.210,000	Shangay

Fonte: TEA, 2019.

Apesar desse modelo cada vez mais se consolidar pelo mundo, esse setor também pode abarcar os modernos parques aquáticos. Esse tipo de instalação tende a se estabelecer em países mais quentes ou regiões costeiras do mundo. Nesse caso, sua distribuição abrange, Além dos Estados unidos, muitos países da América Latina e no Pacífico, destacando-se o Chimelong Water Park, de Gyanzhou, com 3.014 milhões de público anual como se nota no Quadro 4.

Quadro 4-Os dez parques aquáticos mais visitados em 2019.

<b>PARQUE</b>	<b>PÚBLICO ANUAL (MILHÕES)</b>	<b>LOCAL</b>
Chimelong Water Park,	3.014	Guangzhou, China
Typhoon Lagoon At Disney World	2.248	Orlando, Eua
Blizzard Beach At Disney World,	1.983	Orlando, EUA
Therme Erding	1.850	Erding, Alemanha
Thermas Dos Laranjais	1.845	Olímpia, Brasil
Bahamas Aquaventure Water Park	1.813	Nassau, Bahamas
Vólcano Bay,	1.811	Orlando, EUA
Aquatica	1.533	Orlando, EUA
Hot Park Rio Quente	1.469	Caldas Novas, Brasil
Wuhu Fantawild Water Park,	1.348	Wuhu, China

Fonte: TEA, 2019.

Há de se notar que a presença de operadoras, redes hoteleiras, parques temáticos e parques aquáticos são evidências incontestes do capital intensivo e do uso de tecnologia nas operações do turismo mundial. Vista a influência das firmas descritas no circuito superior e suas intervenções sobre o espaço, a existência de muitas limitações em relação aos impactos desses vetores nos países mais pobres requer a ampliação de estudos geográficos sobre as contradições geradas na escala das cidades. Essas firmas exigem grande capacidade de mobilização técnica e de capital financeiro, em condições opostas ao leque de iniciativas de caráter independente, de uma ordem interna da cidade.

Justifica-se, portanto, a necessidade de revelar a lógica das ações que promovem o turismo mundial e ao mesmo tempo permitir que as sociedades locais conheçam essas estratégias, no sentido de instrumentalizá-las para resistir ou competir no mercado turístico. Em outro enfoque, as diferenças tecnológicas podem explicar as diferenciações espaciais produzidas pelo turismo nos lugares, ao ponto que seja possível avaliar o acesso e o grau de subordinação dos atores aos principais instrumentos de acumulação do capital no turismo.

### 1.3 Elementos para análise do turismo no circuito inferior

Historicamente, a concepção de ir à praia passou a ser fomentada pelos grupos sociais da burguesia, os quais estabeleceriam princípios de distinção social perante a generalização desta prática às classes populares, que permaneceria até a massificação do turismo ao longo do século XX (MARTINS, 2011), quando o surgimento das férias, permitiu que empregados de classe média também pudessem praticar viagens de prazer (DIAS, 2003).

Dias (2003) detalha que no século XIX as facilidades e melhorias eram oferecidas apenas para uma elite social e no período “entre guerras” praticado por ricos americanos. Porém, após a segunda guerra surgiu um turismo massivo de sol e praia colocando-se a disposição de classe operária de países desenvolvidos. De forma geral, o crescimento das atividades turísticas se deu, além do aumento do tempo livre, se deu em função do desenvolvimento tecnológico visto no último século nos países desenvolvidos (SONERO, 2011).

Quando a prática do turismo entre classes sociais historicamente excluídas, geralmente de renda mais baixas, tornou-se possível, passou a ser um elemento importante no contexto da modernidade pós-industrial. “A modernização do consumo se configura como uma força importante na definição e articulação entre os circuitos” (OLIVEIRA; FRESCA, 2004, p. 497). É através desse entendimento que se propõe trazer a reflexão e ao debate científico da Geografia de como o turismo está presente ou se organiza no circuito inferior.

Especificamente, no circuito inferior, a maioria dos negócios é de pequeno porte, e com baixo grau de investimento. Comumente é formado por empresas ou iniciativas familiares, podendo ser também associativos, comunitários, cujo principal objetivo não é o acúmulo de capital, mas a sobrevivência de um reduzido grupo de pessoas por unidade. Seu padrão organizacional é simples, o que permite alta rotatividade de aberturas e fechamentos de firmas.

A principal característica desse circuito está nas suas limitadas condições de qualidade de serviços e principalmente de participação efetiva no mercado, já que muitos não possuem sistemas tecnológicos de informação, no nível da gestão e da comercialização. Quando inseridos no mercado, estão altamente subordinados aos sistemas de informação originários de outros centros, normalmente vinculados a plataformas globais de comercialização na internet, cuja relação interfere diretamente nos ganhos, já que os custos de comercialização são bastante elevados.

Apesar da expressão material do circuito superior ser mais facilmente reconhecida, quando de sua chegada aos lugares, uma grande maioria das ações na organização espacial não se deve somente à presença de grandes cadeias hoteleiras ou incorporadoras. O turismo no circuito inferior é observável na dinâmica espacial pela existência volumosa e diversificada de firmas que apresentam menor acesso ao capital e em consequência disso uma maior tendência a adaptações e cuja localização também se efetiva de maneira precária. “As empresas familiares e os autônomos são numerosos, o capital é muito pequeno, a tecnologia obsoleta ou tradicional e a organização é deficiente” (SANTOS, 2008a, p, 197).

Nesse circuito, com pouco capital inicial um cidadão tem a oportunidade de aumentar sua renda, trabalhar por conta e ser dono do seu próprio negócio (ROMA, 2016). Entretanto, as instalações físicas dependem da disponibilidade de terrenos mais baratos ou da oferta de pontos comerciais, conferindo uma certa volatilidade na sua localização. Outra forma de lidar com a necessidade de diminuir os custos de instalação é a utilização da própria residência. Em geral, a existência dessas firmas está associada ao reaproveitamento de materiais, a informalidade, o subemprego e maior subordinação às empresas responsáveis pela expansão do uso de tecnologias de informação ou na completa ausência do uso de tecnologias.

Na sua particularidade, o turismo no circuito inferior é representado pelo conjunto de sujeitos que vivem basicamente da sua força de trabalho, sem a utilização intensiva do capital, cujas vendas em pequena escala, o comércio e a prestação de serviços menos modernos e com pouca tecnologia compõem a base da economia (RODRIGUES, 2019). Entre as firmas de turismo no circuito inferior encontram-se transportes urbanos alternativos, pequenos hotéis, pousadas e restaurantes de organização rudimentar ou familiar, balneários ou espaços de lazer e recreação e restaurantes de menor porte cuja produção das firmas é viabilizada por crédito pessoal ou poupança derivada de outras atividades profissionais.

É comum que muitos desses empreendimentos sejam de sujeitos com maiores possibilidades de encontrar crédito pessoal ou dispor de poupança para investimentos iniciais. Os negócios funcionam, de fato, como renda alternativa ou refúgio para aqueles que não foram absorvidos no mercado formal de empregos, por isso, neste circuito está alocado um expressivo volume de postos de serviços temporários ou intermitentes, cuja mão de obra é recrutada na família e com pouca ou nenhuma qualificação formal.

Ressalta-se que Santos (2008a, p.103) manifesta que não há um comércio ou serviço marginal no circuito superior, pois é prisioneiro de obrigações rígidas. Se “o comerciante é faltoso, pode passar para o circuito inferior”. Este conceito é reservado à variação organizacional do setor de fabricação, resultado da sobrevivência de formas menos modernas

e ou resposta a uma demanda incapaz de suscitar atividades totalmente modernas (SANTOS 2008a). Conforme esta constatação entende-se que as firmas de turismo, por estarem no setor de serviços, ou se encontram no circuito superior ou no circuito inferior.

O turismo do circuito inferior agrega uma série de relações econômicas à margem das firmas de capital intensivo, como as decorrentes de viagens domésticas e aquelas realizadas com a ajuda de parentes e amigos. Quando existe a relação com algumas firmas, os serviços são precários e oferecidos por agências não formalizadas, transportes alternativos e meios de hospedagem que estão abaixo dos padrões mais básicos de qualidade, constituindo um verdadeiro circuito de caráter solidário, horizontal e interno.

O circuito inferior pode ser concretizado, *a priori*, pelo alcance dos fluxos, nessa condição, são os essencialmente domésticos. Se por um lado, esse tipo de movimento vem despertando interesse do mercado, por outro, as viagens domésticas estão entre aquelas que envolvem um turismo mais espontâneo e independente. Tais práticas tendem a ser base das viagens em países mais pobres já que a maioria dos viajantes do mundo pratica o turismo doméstico, segundo o WTTC (2019).

Em seu estudo de caso sobre a ilha de Samoa, no Pacífico, Scheyvens (2007) argumenta que os governos do terceiro mundo consideram o turismo doméstico como um “primo pobre” e investem milhões de dólares anualmente em atração de turistas internacionais por acreditarem que oferece aos seus países uma ampla variedade de benefícios econômicos, inclusive oportunidades de emprego, desenvolvimento de pequenos negócios e ganhos em moeda estrangeira. Essa pesquisa demonstra que há uma forte associação entre turismo e a visita a casa de parentes e amigos, além da peregrinação religiosa. Contudo, em muitos países o turismo doméstico, como uma oposição do turismo de elites emergiu nas últimas décadas, empurrado pela maior liberdade de movimentação interna, crescimento de uma força de trabalho industrial e introdução de legislação trabalhista concernente às férias e contribuindo com a economia dos países mais pobres.

Outro fluxo, doméstico em especial é o que tem sido classificado como turismo de diásporas (SCHEYVENS, 2007). A esse respeito, Pinho (2018) realizou um trabalho singular ao mapear os conceitos e questões inerentes a esse fazer turístico. Nas suas palavras, tem havido uma procura cada vez maior de membros de comunidades diaspóricas por destinos imprescindíveis à construção de sua memória, histórias e identidades, abrangendo uma grande variedade de subtipos cujas viagens podem se motivadas por questões genealógicas ou pela busca de um passado remoto e mistificado, um verdadeiro retorno às raízes.

Segundo a autora, o turismo de diásporas foi conceituado inicialmente pelos geógrafos Tim Coles e Dallen Timothy em seu livro *Tourism, Diásporas em Space* de 2004, no qual abrange os tipos de turismo vivenciados por comunidades como a chinesa, indiana, holandesa, escocesa, galesa, africanas e judias, além de práticas como a do *visiting friends and relatives*-VRF, visitação de amigos e parentes. No caso do Brasil, há uma pluralidade de etnias e povos formadores e o registro histórico de grandes processos migratórios descritos desde o século XIX, devido à seca nordestina ou diretamente relacionada ao êxodo rural.

A importância desses fluxos domésticos foi desvalorizada pelo discurso economicista, dada a necessidade de padronizar os dados do fenômeno para efeito de convencimento do mercado. “Particularmente os setores informais, que envolvem visitas a amigos e parentes, e o uso de residências secundárias raramente são incluídos nas estatísticas” (PEARCE, 2003, p.198).

No circuito inferior, o fluxo é predominantemente doméstico, pois a demanda turística é de baixa renda, ao realizar suas viagens é atendida por serviços de capital não intensivo e, portanto, com restrições organizacionais e tecnológicas. O turista que organiza sua viagem de forma independente pode suprimir alguns serviços. Principalmente nas viagens mais próximas aos centros urbanos procuram se hospedar na casa de parentes e amigos, se deslocar em carro próprio e realizar programações de lazer em áreas livres de ingresso. Não obstante, encontra-se uma demanda como maior restrição de mobilidade e menor disponibilidade de crédito institucional. Provavelmente é por essas condições que surgem nesse circuito as firmas que atuam à margem do mercado, gerando estruturas deterioradas e de baixo custo.

Naturalmente, as interações entre os elementos espaciais, em maior ou menor nível, com os dois circuitos da economia estão associadas diretamente a modernização como processo dinamizador do turismo. Concorda-se principalmente com a hipótese de Silveira (2008, p. 31) de que “quanto mais moderno pretende ser um país, uma região, uma cidade, aumentando a força do circuito superior, mais cresce a brecha com o circuito inferior, que por sua vez se multiplica”. No plano geral, o desvelar das características das firmas, contribui incisivamente para revelar as desigualdades socioespaciais presentes na concepção de desenvolvimento turístico.

Na dimensão organizacional e tecnológica do circuito inferior, não é comum o uso de recursos disponibilizados pelos operadores financeiros, pois são condicionados às exigências de capacidade técnica e garantias consignadas pela renda anual ou bens móveis e imóveis, assim como o tempo de carência para o início de pagamento requer. Essas exigências

solicitam um amplo estudo de viabilidade econômica que demonstre a rentabilidade do empreendimento, só possível para grandes companhias que já possuem histórico operacional e capital de giro suficiente para realização de investimentos consolidados. No caso da maioria das firmas do circuito inferior, os investimentos são oriundos de outras atividades produtivas exercidas pelo proprietário, bem como se vale do uso de poupanças. Os investimentos preferenciais são no setor de hospedagem familiar, alimentação e passeios locais, com o mínimo de investimentos em tecnologia.

É importante lembrar que mesmo nos hotéis de menor porte há também diferenças entre os países desenvolvidos e o dos países mais periféricos. Smith (2002) exemplifica isso promovendo uma distinção entre os pequenos hotéis familiares e pensões em casas de famílias nos países como Estados Unidos, Austrália, Nova Zelândia, Inglaterra e Irlanda e os de países do terceiro mundo. No primeiro caso, são aconchegantes, menos caros, anfitriões com fluência em línguas estrangeiras, oferta de *tour books*, muitos filiados a redes de reservas, geralmente observando códigos e normas de, sendo que a receita turística é realmente suplementar. Já nos países menos desenvolvidos, pode ser notado que os hotéis menores, normalmente apresentam certo nível de precariedade nos equipamentos e serviços prestados. Essa distinção é importante para reforçar que as diferenças não podem ser tratadas apenas por variáveis quantitativas.

Uma extensão dessas diferenças se encontra justamente no padrão organizacional das firmas, através de distinções quanto ao nível burocrático, cujas diferenças se apresentam com maior clareza na escala local de países mais pobres ou subdesenvolvidos. Entre os esforços para interpretar a dinâmica do turismo nesses países, encontra-se a contribuição de Opperman (1993). Na sua análise identificou um setor informal, que coexiste com poucas relações com um setor formal do turismo, caracterizado por hotéis de padrão internacional com alto custo de investimento, transferência de lucros e importação de material de construção e integração limitada com a economia local. No setor informal estão principalmente os vendedores em barracas, as acomodações privadas, trabalhando com capital limitado.

Nesse mesmo espectro de pensamento, Çakmak, Lie e Maccabe (2018) acreditam que pode haver uma colaboração entre empreendedores formais e informais para melhorar a competitividade no turismo, mediante incentivo de políticas governamentais no sentido de apoiar aumento de produtividade dos informais. Todavia, a limitação dessas abordagens é justamente o reconhecimento de que há uma lacuna nas relações entre formalidade e informalidade. Afinal, são situações relativas e que dependem da estrutura institucional de cada país. Por exemplo, podem existir hotéis de grande porte totalmente organizados, mas

informais do ponto de vista das exigências legais, que por sinal, variam de país para país. De outra maneira, é possível encontrar hotéis de pequeno porte, com pouco capital para investimentos, embora, totalmente formalizados no aspecto das exigências legais.

Um caminho metodológico que pode ser traçado, nesse sentido, é a avaliação de organogramas das firmas, no que se refere à distribuição das funções por setores de produção e pela exigência técnica de cada setor. No circuito inferior, além da taxa de informalidade, especialmente no que se refere ao Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), há muitos casos de ilegalidades ou sonegação de impostos. Sobretudo, a diferenciação pode ser observada nos organogramas mais simples, com setorização incompleta, sobrecarga de funções em uma só pessoa e até inexistente, cuja organização se dá pela experiência e principalmente centralizada no proprietário ou idealizador do negócio.

O critério organizacional pode ser evidenciado igualmente nas relações de trabalho, Santos (2008a) analisa que países subdesenvolvidos ou de terceiro mundo, a grande acumulação de capital implica, entre outras coisas, na limitação da geração de empregos.

Instaura-se um círculo vicioso. Quanto mais renda se concentra, mais o consumo dos grupos de alta renda se diversifica e mais inadequada é a evolução do perfil da demanda, tornando-se evidente uma subutilização dos fatores de produção. Os pobres são duplamente desfavorecidos, pois não podem ter acesso aos bens que os empresários consideram rentável produzir, quando ao mesmo tempo, declina a produção de bens de consumo corrente. Isso representa também uma limitação do emprego e uma seletividade acentuada na escolha dos parceiros da modernização (SANTOS, 2008a, p. 188).

Pelas informações do WTTC (2019), os empregos gerados foram (3.8%) diretamente em 2018 do total de empregos, com previsão para crescer 125.595.000 (2.2%) em 2019 em atividades de restaurantes e indústrias do lazer demandadas por turistas. Para 2029 há uma previsão de 154.060.000 empregos, o que representa um incremento de 2.1% nos próximos 10 anos. Todavia, dados como esses se referem principalmente ao emprego formal e apesar de refletirem uma grande capacidade geração de oportunidades, o problema central da empregabilidade no circuito inferior gravita em torno dos níveis de qualificação e conseqüentemente da própria diversidade de oportunidades na inserção de mão-de-obra local nas atividades envolvidas.

Na visão de Ansarah (2002) também é preciso ter disposição para lidar com pessoas em virtude da heterogeneidade da demanda; qualidades comportamentais como o zelo pela credibilidade nas empresas e conhecimentos técnicos específicos e constantemente atualizados. Embora, sejam exigidas múltiplas habilidades, nota-se uma limitação nas

possibilidades de ocupação, o que dificulta progressões e promoções nas carreiras ligadas ao setor, afastando profissionais extremamente qualificados.

Um estudo sobre o turismo no Havaí publicado por Choy (1995) revelou que a principal fonte de ocupações era na alimentação e bebidas, em que a maioria dos estabelecimentos tem os residentes como consumidores e não são exclusivos para o turismo. Essa parece ser uma tendência de dispersão da força de trabalho com menor qualificação no setor de alimentação, se dá comparativamente com outras atividades como a hotelaria provavelmente pela menor dependência de capital intensivo na instalação, já que no primeiro caso, as exigências para utilização de espaços físicos são menores, permitindo maior flexibilidade nas estratégias de adaptação dos espaços. Muitos restaurantes de menor porte, por exemplo, são instalados na própria residência.

Nas firmas de menor nível de capital, normalmente os empregos são de volume maior e salário menor, quando não, os postos são ocupados por membros da família. Existe uma diversidade de alternativas para inserção no mercado de trabalho pelo turismo, mas a qualidade do emprego é inversamente proporcional ao nível tecnológico. Melhor dizendo, quanto maior é o capital empregado em tecnologia e automação, menores serão as ofertas. Até certo ponto, a retórica das instituições públicas defende essa capacidade de gerar um grande volume de empregos por grandes corporações. Embora não se encontre pesquisas mais aprofundadas que incluam correlações entre variáveis espaciais como a distribuição de certas camadas da população sobre determinada área ou região; assim como os estudos com uso de variáveis qualitativas ou de percepção dos trabalhadores.

Quando se trata das escalas em que o turismo pode ser investigado no circuito inferior, existe uma clara tendência de tratá-lo no nível local, onde de fato esse circuito se realiza (SANTOS 2008a). Especificamente, um estudo com enfoque no circuito inferior foi realizado por Almada (2016), que analisou o processo de reestruturação produtiva pelo turismo no Rio Grande do Norte. O autor estudou um circuito inferior do turismo, que surge a partir do circuito superior, isto é, pelos serviços de hospedagem, agenciamento de viagens, cadeias de restaurantes e *shopping centers*. O circuito inferior se concretiza em outra escala de atuação e outra necessidade final, a sobrevivência, sendo marcada por atividades com baixo capital agregado. Ademais, a pesquisa se dedica em analisar as estruturas indiretas e complementares ao mercado turístico, incluindo as atividades de comércio de ambulantes e barracas de venda.

Ao contrário dessa visão, o recorte empírico proposto para esse circuito dá atenção às atividades de firmas de mesma natureza, em que se diferenciam as características gerais de

acesso à modernização tecnológica e organizacional, pois as atividades características do turismo como hospedagem, alimentação, transporte, agenciamento, etc, pertencem exclusivamente ao setor de serviços e se diferenciam naturalmente das atividades comerciais que objetivam a circulação de mercadorias, cuja origem quase sempre se origina exclusivamente no circuito superior e circuito superior marginal.

Aos olhos de Giddens (1991), o dinamismo da modernização afeta as ações dos indivíduos e grupos, cuja produção das necessidades humanas é uma resposta da exploração industrial da natureza, que espelha uma desigualdade combinada. Desse modo, a dimensão temporal do desenvolvimento turístico se encerra em uma realidade produzida no período tecnológico, importando análise e interpretação dos fenômenos relacionados a formas, funções e estruturas.

Conquanto, essas categorias de análise sejam determinantes para a investigação das relações entre turismo e os dois circuitos da economia urbana, é essencial para a construção da tese o estudo do processo histórico que define as particularidades do recorte geográfico. Para concretizar a análise das formas de organização do espaço em favor do turismo, através da lente dos circuitos da economia urbana, é imprescindível uma investigação da formação socioespacial.

Em Milton Santos (2008b), o espaço pode ser sinônimo de instância social, pois só pode ser compreendido através de uma sociedade. Por sua vez, a sociedade só se torna concreta através do espaço e do tempo. Logo, para apreensão dessa formação na economia urbana empreende-se no próximo capítulo uma análise espaço-temporal do processo de desenvolvimento turístico na área estudada, ou seja, da materialidade localizada historicamente e geograficamente. Assim será vislumbrado o turismo como forma modernizada, e sua inserção na economia urbana de Salinópolis.

## 2 TURISMO E A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE SALINÓPOLIS

*A história não pode ser vista apenas como repositório ou cronologia, mas que poderia ser decisiva na ciência (KUHN, 1962)*

Destarte, a proposta teórico-metodológica de uso da categoria Formação Socioespacial pode ser importante para revelar a interdependência entre o modo de produção, a formação social<sup>19</sup> e o espaço, permitindo a compreensão de uma sociedade em sua evolução para situação atual. “Uma situação geográfica, ou seja, o que um lugar é num determinado momento, sempre constitui o resultado de ações de diversos elementos, que se dá em diferentes níveis” (SANTOS, 2014c, p.103).

Em um de seus mais importantes escritos, Santos (2008b) critica a minimização do papel do espaço em relação à sociedade. “Pode-se dizer que a Geografia se interessou mais pela forma das coisas do que pela sua formação” (SANTOS, 2008b, p.21). O autor sugere que a categoria de Formação Econômica e Social pode ser aceita como mais adequada para auxiliar em uma teoria do espaço, pois trata da evolução diferencial das sociedades em um quadro de forças externas.

Silveira (2008, p. 29) enfatiza que “a cidade, ela própria, poderia ser vista como um conjunto indissociável de um meio construído e um mercado, cujos nexos com a formação socioespacial não podem ser negligenciados”. Apesar de ter sido pensada para a escala nacional, de acordo Mamigonian (1996), pode se dar no contexto local. “Quando Santos fala em formação socioespacial, refere-se à escala das nações, embora não discuta sua aplicação a outras possíveis escalas de análise” (CRUZ, 2007, p.9).

Independentemente das controvérsias sobre a aplicação dessa categoria na análise da escala local, ressalva-se que a tese está dirigida a relação entre turismo e a teoria dos circuitos da economia urbana, requisitando a compreensão de seu movimento através do tempo<sup>20</sup>. Isto é, mergulha-se no passado à procura de vestígios capazes de explicar as contradições presentes nas relações entre objetos e ações. Logo, é profícuo que se lance uma luz sobre o processo de constituição dos lugares, trazendo à superfície os elementos necessários para revelação da síntese dialética.

<sup>19</sup> “Trata-se de uma estrutura técnico-produtiva expressa geograficamente por certa distribuição da atividade de produção (...) ela não pode ser concebida sem referência a noção de espaço” (SANTOS, 2008b, p.28).

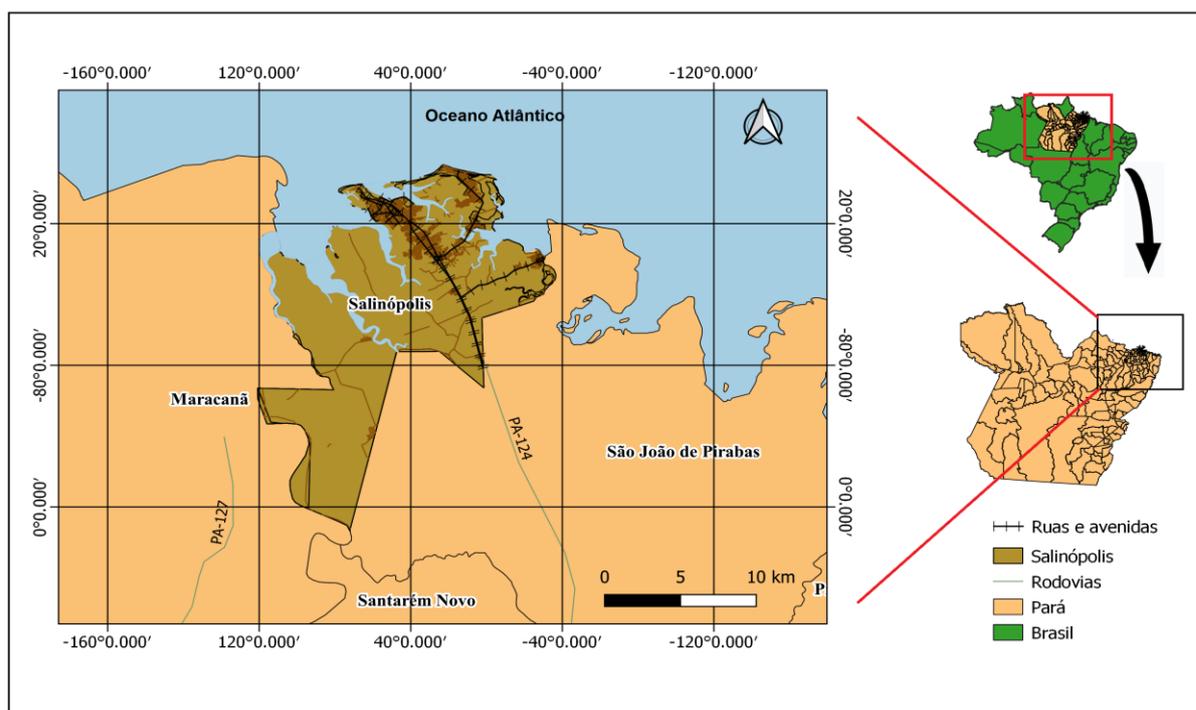
<sup>20</sup> Milton Santos (2014b) definiu cinco períodos históricos: o período do comércio em grande escala, a partir do fim do século XV até mais ou menos 1620; o período manufatureiro, de 1620 a 1750; o período da Revolução Industrial, de 1750 a 1870; o período industrial, de 1870 a 1945 e o período tecnológico, atual. Com base nessa proposição, entende-se que o enfoque primordial da análise, neste trabalho se concentra no período industrial.

É através dessa perspectiva metodológica que este capítulo objetiva explicar o papel do turismo na formação socioespacial de Salinópolis. Opta-se, inicialmente a gênese do espaço urbano de Salinópolis, contextualizada no espaço regional em que está inserida, em seguida detalhar como o turismo se consolidou como importante vetor de organização do espaço geográfico. E a partir disso, obter elementos para compreensão do processo dialético pelo qual o turismo, se desenvolve, atualmente, observando as imbricações dos dois circuitos da economia urbana.

## 2.1 Caracterização e gênese do espaço urbano de Salinópolis

O município de Salinópolis (Figura 4) está localizado aproximadamente a 220 km de Belém ( $-0^{\circ} 37' 53''$ ,  $- 47^{\circ} 20' 46''$ ) em uma área de 223,156 km<sup>2</sup>, na A Folha Cartográfica DSG/IBGE, SA. 23-V-A-V – (DA SILVA; OLIVEIRA JUNIOR; RODRIGUES, 1994) limitado ao Norte pelo Oceano Atlântico, a Leste pelo município de S. João de Pirabas, ao Sul pelos municípios de S. João de Pirabas e Maracanã e a Oeste pelo município de Maracanã.

Figura 4-Localização de Salinópolis

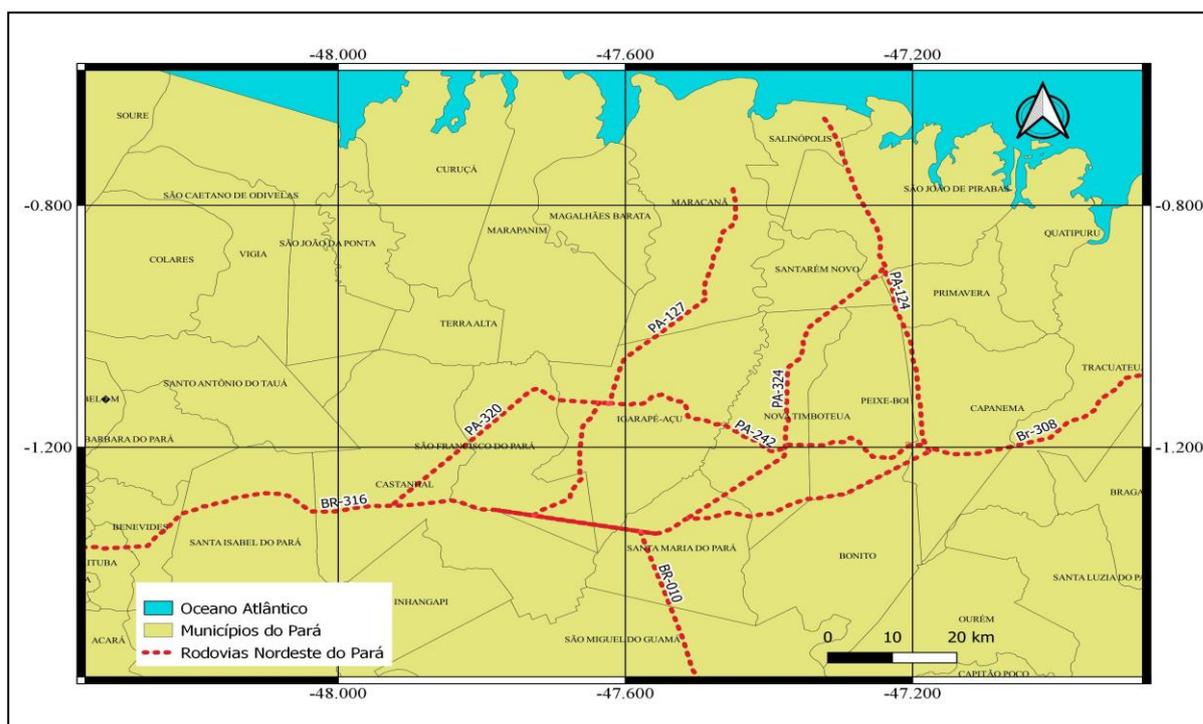


Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Atualmente a integração terrestre da cidade com o espaço regional é realizada por rodovias federais e estaduais (Figura 5). A rodovia BR-010, desde Santa Maria do Pará, que interliga o estado do Pará a Brasília e a BR-316, são os eixos que a conectam a outras regiões

do país. Essa última vai desde a região metropolitana até Capanema de onde se interliga com o Maranhão, Piauí e Alagoas e se conecta com a BR-308, integrando-se a Capanema, Tracuateua, Bragança, Augusto Corrêa e Viseu no Pará. O eixo de circulação entre a cidade e a região também é servido por rodovias estaduais, com destaque para a PA-320 que liga Castanhal, São Francisco e Igarapé-Açu e a PA-124 de Igarapé-Açu a Capanema, trecho entre Igarapé-Açu e Nova Timboteua. Na altura de Castanhal, a PA-320 é tangenciada pela PA-136 que dá acesso à Terra Alta, Curuçá, e Marapanim, onde estão praias como Crispim, Marudá e de Algodal. Também encontra em Igarapé Açu as rodovias PA-127 que acessa Magalhães Barata e a sede de Maracanã. A PA-242 no território de Nova Timboteua encontra-se perpendicularmente com a PA-324 que dá acesso a Santarém Novo, São João de Pirabas e Salinópolis e em Capanema tangencia a PA-124 que interliga Garrafão do Norte, Capitão Poço, Ourém e o acesso à Primavera, Quatipuru e Santa Luzia. Já no território municipal de Salinópolis, a PA-444, é uma das mais importantes economicamente, pois liga à sede municipal na parte continental as praias de Atalaia e Farol Velho, na parte insular.

Figura 5-Principais Rodovias do Nordeste paraense



Fonte: Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Na área onde está assentada a sede municipal foram identificados dois períodos geológicos: quaternário e terciário. O primeiro é caracterizado por depósitos aluvionares recentes, constituídos por cascalhos, areias e argilas inconsolidadas e o segundo representado

pela Formação Barreiras, constituída por sedimentos elásticos, mal selecionados, variando de silitos conglomerados (DA SILVA; OLIVEIRA JUNIOR; RODRIGUES, 1994), nas praias de planície arenosa onde afloram dunas recentes, com vegetação de restinga. A Formação Pirabas aflora na praia do Atalaia, na praia do Farol Velho, falésias do Rio Sampaio, nas reentrâncias das baías que cortam o município, na ponta do Cocal (extremo leste da Ilha do Atalaia) e na vila de Cuiarana (RANIERI; EL-ROBRINI, 2015).

Nas formas de relevo são encontradas topografias planas e várzeas, onde são dominantes os solos hidromórficos sob vegetação de mangue, assim como, as áreas de planícies fluvio-marinhas com solos areno-quartzosos em relevos plano e suave ondulado, sob vegetação arbustiva (DA SILVA; OLIVEIRA JUNIOR; RODRIGUES, 1994). Os manguezais também são os elementos totalmente observáveis e acessíveis à visitação e são os que mais sofrem a pressão do uso turístico. Podem ser observados, principalmente na faixa que se estende do Maçarico à Corvina, onde foi construída uma Orla Urbanizada. O mangue vermelho (*Rhizophora mangle*), o mais ligado ao teor salino das águas salobres, ocupa sempre a linha costeira das embocaduras dos rios (Ibidem, 1994). Ao longo da extensão das praias as dunas e restingas, em alguns pontos são recobertas pela flora típica, constituída principalmente pelas espécies *Cryzobalanus icaco* (ajurú), *Jatropha urens* (urtiga). (FALESI *et al.*, 1964).

Na hidrografia, economicamente destaca-se o rio Maracanã, utilizado para o escoamento da produção, pela utilização de pequenas e médias embarcações, com boa navegabilidade, além dele, outros rios como o Caripi, Urindeua, Pirabas e ainda os rios Japerica, Campinho e Primavera são importantes para a agricultura às suas margens (Ibidem, 1994). O clima é um dos elementos importantes para a atração do fluxo turístico, cuja alta temporada está normalmente relacionada aos períodos mais quentes e secos. A maior parte da região está submetida ao tipo climático Aw1 na classificação de Köppen (Ibidem, 1994). A taxa de umidade relativa do ar, média anual em torno de 80 % a 90 % com temperatura média de 27 °C, período mais chuvoso de dezembro a maio e outro menos chuvoso de junho a novembro, conforme estudo de Ranieri e El-Robrini (2015). Os meses mais secos são setembro e outubro (Ibidem, 1994). O movimento sazonal do fluxo turístico, normalmente concentrado no período de julho, atraído pela associação dessas condições climáticas, a presença de uma extensa faixa costeira, disponibilidade de tempo livre nas férias escolares.

No aspecto da produção do espaço urbano, as fontes bibliográficas mais antigas que se conhecem até o momento sobre o surgimento do assentamento que onde atualmente se encontra a cidade de Salinópolis são a corografia de Antonio Baena (2004), originalmente

escrita no final do século XIX, a obra de Theodoro Braga (1913, 1919) e principalmente a monografia escrita por Padre Dubois (1949), pároco francês, entre 1940 e 1950 que realizou um dos mais notáveis e completos registros sobre a formação da cidade de Salinópolis (RODRIGUES, 2003).

Com base nessas fontes, é possível afirmar que a cidade de Salinópolis é resultado da ocupação empreendida por militares e religiosos, nos primeiros anos de colonização e exploração da Amazônia. Antecedendo a lógica difundida pelos europeus, durante a fase mercantil capitalista, eram os índios tupinambás que ali viviam, produzindo e retirando os gêneros indispensáveis à sua reprodução social, principalmente, através da caça, extrativismo, pequenas roças, pesca e salga do peixe (MARINHO 2009).

Em 1656, o Capitão General Governador do Pará e Maranhão, André Vidal de Negreiros fez estabelecer junto à baía de Virianduba<sup>21</sup>, uma atalaia<sup>22</sup>, encarregando desse trabalho o capitão-mór Feliciano Corrêa (BAENA, 2004). Desde sua ocupação inicial pelos europeus, o lugar gozava de importância estratégica para navegação na costa paraense. No contexto da geopolítica da colônia, vulgarmente chamada de Brasil, Laurent Vidal (2017) afirma que havia um projeto de ordenamento territorial no qual as costas e rios serviram de primeiros elementos para a racionalização da ocupação espacial.

Baena (2004) esclarece que o *lugar das salinas* era sujeito à jurisdição da Vila de Cintra; e nele sempre residiram os pilotos práticos da barra, encarregados de encaminhar os navios tanto na entrada como na saída. Os primeiros práticos foram os índios tupinambás que serviam de remeiros no trecho entre São Luiz e Belém, embora aos poucos, os portugueses fossem se localizando ali, sendo *destacados* como pilotos práticos<sup>23</sup>, o que fez o lugar ser vulgarmente conhecido como Destacado (DUBOIS, 1949).

Braga (1913, p. 60-83) indica que em 1693 havia uma missão jesuítica naquele lugar. Além do mais, Dubois (1949, p.10) relembra que os jesuítas possuíam muitas salinas no Pará, de Vigia a Viseu, entre as quais as salinas de Maracanã, localizada nas praias da baía de Virianduba, a uma légua ao sul do morro onde estava o farol do Atalaia, instaladas por jesuítas no início do século XVIII. O sal era fabricado pelos tupinambás para conservar os peixes na época da piracema e também era utilizado para abastecer propriedades reais e pagamento para os religiosos (DUBOIS, 1949). A respeito disso Asp (2017, p. 204) reforça

---

<sup>21</sup> Virianduba ou Virianduba, como o nome primitivo, significando à abundância de pássaros tais como patos, guarás, maçaricos entre outros (DUBOIS, 1949).

<sup>22</sup> Ponto alto de observação.

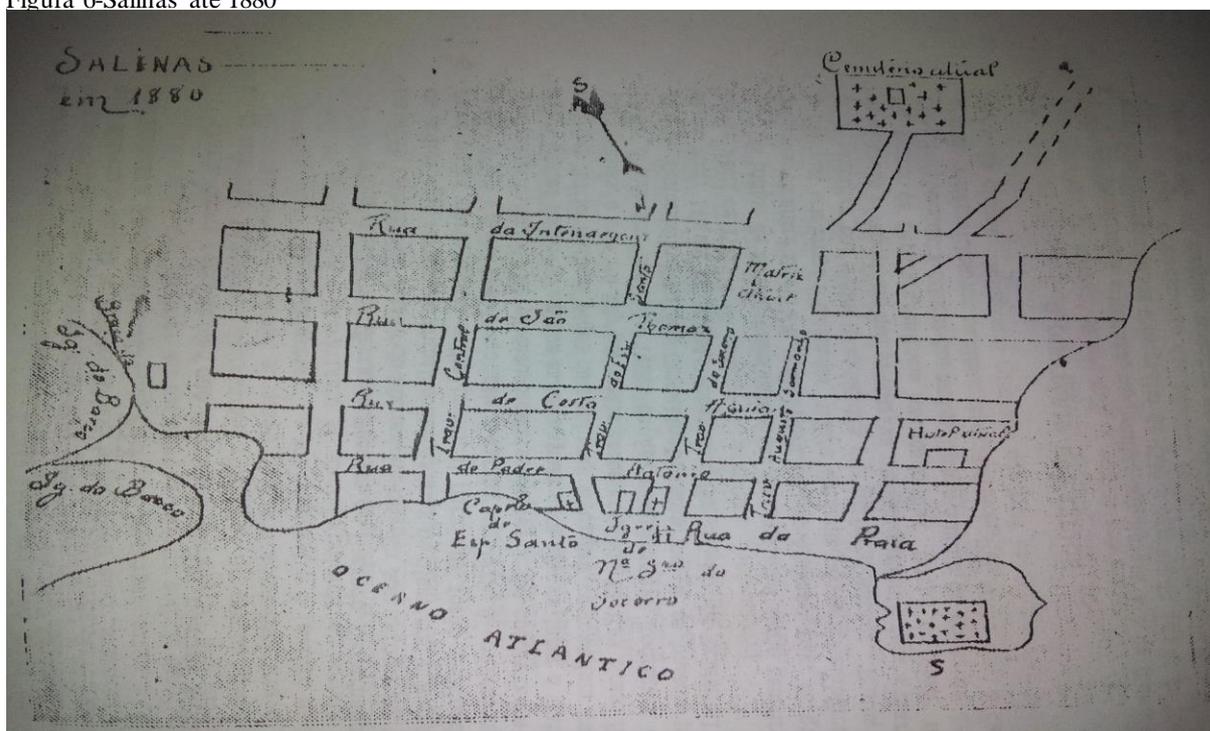
<sup>23</sup> Conforme visto em Baena (2004, p. 251) a função de piloto prático foi criado por assento do 1º de março de 1798 da Junta da Fazenda em consequência do aviso de 21 de maio de 1787 do Secretário de Estado dos Negócios do Reino; e vencia 600\$000 réis anuais.

que “o sal foi produzido e utilizado na Amazônia Oriental em diferentes cronologias, por diversos sujeitos [...]”.

Trindade Júnior (2016, p 92), demonstra que de 1750 a 1778 as aldeias missionárias foram inserções da economia amazônica no mercado mundial. No início da ocupação da Amazônia no século XVII os jesuítas utilizavam essencialmente a mão de obra indígena para seus intentos (D’ AZEVEDO, 1901). Possivelmente com a expulsão dos jesuítas, as salinas passaram a ser controladas pela Corte portuguesa e por isso Baena (2004,) narra que até 1781 ali havia as salinas da Real Fazenda. Até meados do século XVIII, lá habitavam 25 brancos, 30 escravos e 460 índios, que se sustentavam da pesca e de pequenas roças. A igreja, cujo era de nossa senhora do socorro, tem teto de telha; e com o mesmo material são cobertas algumas casas dos vizinhos, e todas as mais têm cobertura de folhagem, assim descreveu Baena (2004).

Até 1880, conforme se observa na Figura 6, o núcleo da cidade era constituída por “cinco ruas, sete travessas, duas praças, igreja matriz, paço municipal, um posto de sinais semafóricos marítimos, duas estações de telégrafo nacional (una na cidade, outra na atalaia), o telégrafo francês submarino, agência postal, coletorias estadual federal” (BRAGA ,1919, p.521).

Figura 6-Salinas até 1880

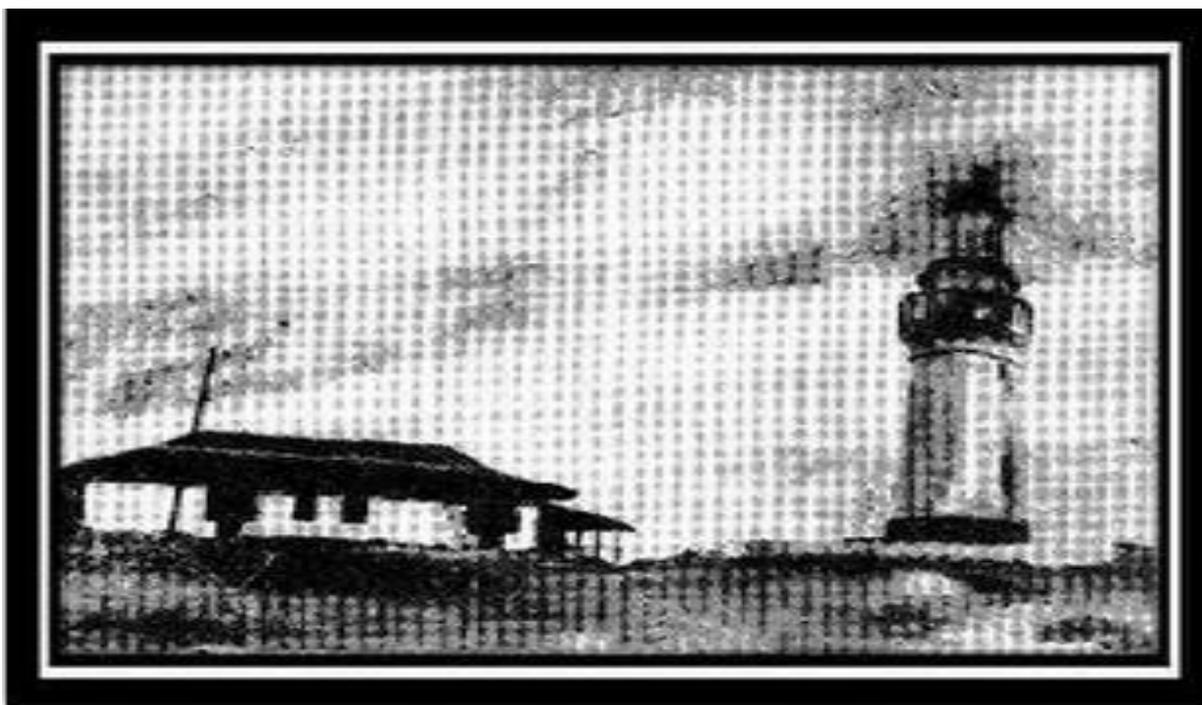


Fonte: Dubois, 1949.

Ratificando o papel estratégico para navegação no início da segunda metade do século XIX, o relatório de Augusto Montenegro (PARÁ, 1908) detalha que em 08 de maio de 1852 foi inaugurado no morro da Atalaia, um farol que servia para guiar os navios que demandavam o porto de Belém. Antes, a navegação na região era orientada pelo uso de fogueiras, até se colocar um canhão no morro da ilha onde funcionava a atalaia.

Desde 1833 começaram as correspondências entre o governo provincial e a Corte para construção desse farol (Figura 7), inclusive com detalhamento orçamentário para erigir uma torre, sendo necessários cal, pedra e tijolos. Assim sendo, foi iniciada a obra em 1849 e finalizado em 1852. Foram logo entregues vinte contos em consignação ao encarregado Marcos Pereira de Sales e a casa Denis Crouan mandou as peças pelo vapor "Beaujeu" (DUBOIS, 1949, p.49).

Figura 7-Primeiro farol



Fonte: Dubois, 1949

Segundo um relatório de 1884, transcrito por Dubois (1949), a então vila de Salinas havia sido elevada ao foro de município e vivia em certo grau de isolamento em relação a capital. Nela habitava uma população de 200 habitantes, igreja matriz, casa de telha e umas de palha, paço municipal, 02 casas de comércio, 02 padarias, 06 ruas, 01 praça, escola de sexo feminino e outra do sexo masculino e estação de práticos. Segundo esse relatório, a vila “possuía um clima saudável de extensas praias abundantes de cajus e ajurus, cultura da mandioca, milho, feijão e arroz em pequena escala, sendo que a população vivia da pesca,

sem navegação a vapor e apenas se comunicando com a capital por pequenos barcos e canoas” (DUBOIS, 1949, p 55).

Atualmente, sua população foi estimada em 2019, em 40.675 pessoas (IBGE, 2019). Nos registros mais antigos constam que em 1896 possuía 3.316 habitantes e em 1919 mais que havia dobrado para 8.000 habitantes (DUBOIS, 1949). Considerando os dados das séries históricas do IBGE (2007) desde 1970 tem registrado um expressivo crescimento de sua população.

Além da dinâmica de crescimento populacional, Salinópolis revela, ainda, um processo de urbanização que supera a própria capital, Belém, que desde 1970 registrava 95,18% da sua população em áreas urbanas e em 2010 era de 99,14%; portanto, com pouca variação, enquanto que em Salinópolis variou de 68,7% para 89,23% e registrou um decréscimo acentuado de sua população rural, de 31,53% em 1970 para apenas 10,77% em 2010, conforme demonstra a Tabela 1.

Tabela 1-Dinâmica populacional de Salinópolis

CENSO	POPULAÇÃO TOTAL	URBANO (%)	RURAL (%)
1970	9.651	68,7	31,53
1880	14.349	71,9	28,1
1991	22.670	85,21	14,79
2000	33.449	90,94	9,06
2010	37.421	89,23	10,77

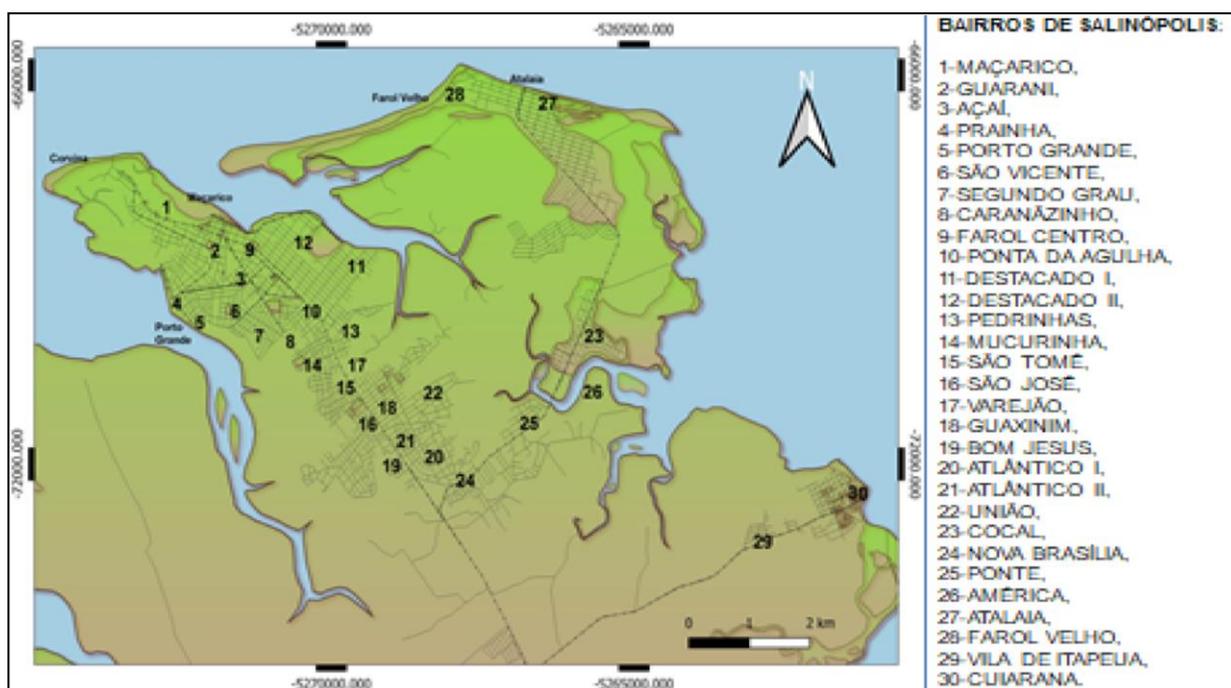
Fonte: IBGE, 2019, 2007.

Diversos fatores contribuíram para essa urbanização acelerada da cidade, certamente, o mais importante é a implantação do Projeto da Agro-industrial de Salinópolis S/A (AGRISAL), aprovado em 1972 pela SUDAM, objetivando a exploração agrícola da área, contribuindo para desenhar uma nova expansão urbana. Esse projeto visava à produção de derivados da plantaçoão de caju, recebendo apoio estatal na disponibilização de rede de energia elétrica, telefone, rodovias para escoamento da produção, pista de pouso para pequenas aeronaves (BRITO 2004; MARINHO, 2009). Com o fim do projeto em 1980, parte das terras começou a ser ocupada pela população local, contribuindo para o aparecimento dos bairros Jaderlândia, São José, São Tomé, Atlântico I e II, Bom Jesus, Pedrinhas, Nova Brasília e Bairro da Ponte (BRITO, 2004).

Junto ao fracasso da AGRISAL, o que aconteceu na sequência foi uma verdadeira explosão demográfica, com diversas famílias vindas de municípios vizinhos, passando a ocupar os lotes que eram da empresa. Por outro lado, na década de 1980 também houve uma

ocupação das terras pertencentes ao Sr. Modesto da Encarnação Rodrigues, sendo depois repassadas na venda de lotes (ALMEIDA; JARDIM, 2018), concorrendo para um embrionário circuito da renda da terra, organizado por empresas imobiliárias locais. Por conseguinte, diversas ocupações espontâneas se consolidaram mais ao sul da cidade, e distante das áreas de praia, praticamente sobre os mangues, onde se assentaram os bairros do Guarani, Açaí, Prainha, Porto Grande, São Vicente, Segundo Grau, Caranãzinho (Figura 8).

Figura 8-Bairros de Salinópolis

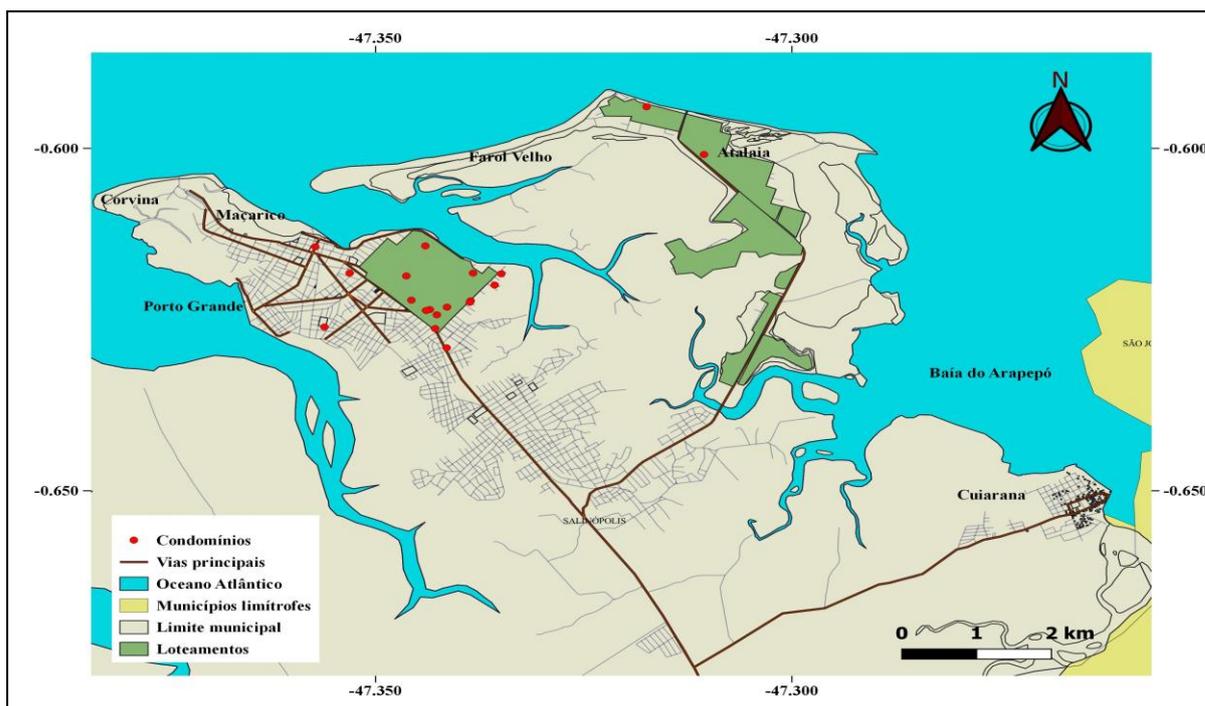


Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Segundo Marinho (2009) a extensa propriedade de 10.000 a 11800 hectares, ao mesmo tempo em que, foi responsável pela inibição do crescimento da malha urbana da cidade, com sua desativação, observou-se uma aceleração da expansão dessa malha. Entretanto, ao longo das últimas décadas, as diferenciações espaciais se tornaram cada vez mais expostas pela valorização imobiliária das áreas mais ao norte.

A urbanização nas áreas mais centrais se constituiu principalmente pelo surgimento dos primeiros loteamentos, condomínios e hotéis. Isso implicou no aquecimento do mercado de renda da terra, produzindo áreas de expansão para o turismo nos terrenos às margens da PA-444 (Figura 9). Com essas situações muitos bairros surgiram, gerando uma completa urbanização do território municipal, favorecendo a instalação de equipamentos e serviços públicos e órgãos da administração pública municipal.

Figura 9-Áreas de loteamentos e condomínios



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Para finalizar, compreende-se que a produção do espaço urbano de Salinópolis é marcada por um processo de aprofundamento de desigualdades no uso do solo urbano, ampliado pelo favorecimento da expansão do mercado imobiliário, no cerne da atividade turística. A segregação ocasionada pela hegemonização dessa lógica corrobora com a hipótese de que as classes sociais mais elevadas procuram lugares reservados e exclusivos (GOITIA, 1992), sendo a principal demanda pelo uso turístico de áreas mais valorizadas, seja pela sua escassez natural ou pela ação do par Estado-mercado.

## 2.2 Desenvolvimento turístico de Salinópolis

Observada a evolução urbana da cidade, que se sucedeu no acontecer histórico do lugar, descreve-se o desenvolvimento turístico, através das fontes documentais e bibliográficas. Esse processo encontra sua gênese no período em que a cidade era idealizada pela elite, à luz das repercussões do período da Borracha, entre 1985 e 1900.

No século XIX, a região amazônica era vista como um exótico destino de aventureiros e exploradores, todavia as condições de acomodação e transportes eram precárias. Normalmente os viajantes se instalavam em residências de campo, cedidas e até alugadas. Cruz (1973) destaca diversos relatos de viajantes e cientistas como Alfred Russel

Wallace e Henri Walter Bates, ingleses e pesquisadores de história natural que chegaram à região em 1848. Wallace ao chegar às terras paraenses procurou uma casa para acomodações, tendo dificuldades para conseguir esse propósito, se instalou em uma rocinha (casa de campo) cedida por um Sr. Miller e descreveu 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).

Entretanto, o registro de Robert Avé Lallemand é mais interessante para esta análise, pois, se refere aos serviços de hospedagem da época.

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. (Ibidem, 1973, p. 138-139)

“A partir da segunda metade do século XIX com a exploração da borracha, o cenário de estagnação econômica do Pará começa a mudar” (TAVARES, 2011, p.114). Entretanto, essa economia não enriqueceu a região, pois o excedente do valor produzido localizava-se nas pontas do sistema, em Belém e Manaus. Nessa fase, as casas aviadoras de Belém obtinham expressivo faturamento, concedendo créditos sem limites aos donos dos seringais, propiciando o surgimento de uma elite econômica regional (Ibidem, 2011).

Nesse cenário, podemos considerar que essas relações comerciais seriam um embrião para o surgimento de serviços de viagens e acomodações. 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 (CRUZ, 1973). No seu apogeu, a elite local vivia um tempo de entusiasmo, como se vê na obra de José de Abreu Coelho, o Barão de Marajó, intitulada “Amazônia: as províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brasil”, produzida em 1883, na qual se encontra o seguinte relato com a grafia da época:

Se o embelleamento 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 caçam pelos methodos mais aperfeçoados, a edificação antiga é substituída por outra, mais luxuosa, mais elegante, mais commoda, elevamse vastos edificios 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 comunhão das províncias brasileiras (ABREU, 1883, p.32)

O final do século XIX foi acompanhado pelo impactante investimento na construção de praças, do bosque e museu, considerados importantes locais para realização de passeios e divertimentos. Com o início do “boom da borracha”<sup>24</sup>, segundo Trindade Júnior (2016) a configuração urbana se notabilizou no crescimento populacional; na realização de investimentos em infraestrutura viária, cais, calçamentos, abastecimento de água, iluminação, serviços de limpeza, corpo de bombeiros; através do embelezamento urbano; na espacialização funcional do centro comercial; na segregação socioespacial (bairros sofisticados); nos melhoramentos urbanos de caráter elitista com assessoramento de técnicos estrangeiros. Realizaram-se, ainda intervenções nos transportes que favoreceram o fluxo de viagens como a dragagem em 1886 do porto de Belém e a implantação do serviço de transporte urbano, com recursos oriundos de capital estrangeiro, principalmente de origem inglesa.

Nessas circunstâncias, Belém havia se revestido da aura cosmopolita patrocinada pela riqueza da borracha, na qual aportavam viajantes e imigrantes que aos poucos se estabeleceram, e buscavam recintos afastados. Com os excedentes da riqueza, a sociedade da época buscava opções para sua diversão. Os barões da borracha traziam companhias artísticas para apresentações no teatro da paz (CRUZ, 1973) e já se interessavam por encontrar áreas balneares para seu lazer, que já era uma realidade em Soure e Mosqueiro, mas, com evidências de que já havia interesse na fruição das praias oceânicas da zona costeira do Pará. Rocha, Soares e Moraes (2019) caracterizam essa zona como uma rede flúvio-marinha, construída a partir de Viseu (1613), Bragança (1613), Vigia (1616) e Belém (1616), polarizada por esta última. Belém era responsável pela articulação entre o espaço regional e a economia-mundo, enquanto que no interior do estado formaram-se hierarquias entre lugares subjacentes a esse processo.

Dado o espraiamento da atividade gomífera a outros setores produtivos amazônicos, foi necessário dinamizar a agricultura na hinterlândia de Belém e consolidar o processo de colonização do nordeste paraense (ROCHA; SOARES; MORAES, 2019). O período áureo da borracha foi um reflexo que Camargo (2001) denominou de sociedade industrial, emergente

<sup>24</sup> No período de 1850 a 1920 associado a superação de problemas no transporte, escassez da mão de obra, oferta de capital para o financiamento, reforço ao sistema de aviamento com a viabilização da estrutura de poder e prosperidade nas cidades de Belém e Manaus conforme analisa Trindade Júnior (2016).

no mundo. Gradativamente, essa riqueza viabilizou a ocupação da região bragantina, no nordeste paraense, durante o período áureo da borracha no Pará (PENTEADO, 1967). Em termos gerais, esse período favoreceu o crescente interesse em criar acesso às praias que iam sendo reveladas aos gostos da elite da *Belle Époque*, como foi o caso de Salinópolis.

Desde então, uma sucessão de fatos, vinculados aos interesses de uma classe hegemônica possibilitaram a expansão do turismo na vida econômica e, por conseguinte, as ambiguidades, do ponto de vista da organização socioespacial da área de estudo. Por isso, sugere-se uma análise em três fases distintas: integração, valorização e modernização.

A primeira trata da efetiva ligação da cidade a capital Belém, indiretamente por meio da construção da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), criando condições mínimas para o acesso a zona costeira, ampliadas com o advento da malha rodoviária da região nordeste do Pará. A segunda fase se constitui nas repercussões da melhoria de acesso a cidade e pelo qual se estabelecem novas estratégias de apropriação do solo urbano e predomínio do valor de troca sobre o valor de uso, articuladas entre políticos e empresários locais, redefinidoras do papel de porções do espaço em função do lazer e da atração de visitantes. Como ponto de partida da fase de modernização é considerado o papel do governo estadual na intensificação de investimentos em projetos urbanísticos de grande impacto no entorno de áreas de grande interesse do setor imobiliário e essencialmente na atração de capital intensivo para consolidação das atividades turísticas.

### 2.2.1 Fase de integração

O contrato celebrado em 27 de março de 1895 com o empreiteiro Afonso D'Albuquerque Maranhão já previa realizar as obras para chegar até a cidade de Bragança e a vila de Salinas (CRUZ, 1955). De acordo com Cruz (1955, p.90), o engenheiro Manuel Nina Ribeiro, diretor da Estrada escreveu: "no intuito de fazer-se de Bragança um grande celeiro para esta capital e de Salinas uma cidade moderna balnear, autorizou-se o prolongamento da estrada e os estudos preliminares e os estudos para seu traçado foram criteriosamente efetuados" Esse fato demonstra o interesse pelo município como área de lazer nesse período.

Sobre essa crescente expectativa de transformar Salinópolis em área balnear, Siqueira (2014, p.294) explica que, no período entre 1894 e 1897, o governador Lauro Sodré, apresentou ao Congresso Estadual a necessidade de construção do ramal de Salinas, que favoreceria a população com acesso ao que considerava uma excelente cidade balneária. Apesar dessa intenção, um contrato assinado em 1906 com o Banco do Norte do Brasil,

priorizou-se a construção de um ramal para Pinheiro (atual Icoaraci em Belém) em detrimento da construção do acesso ferroviário à Salinas.

Como analisa W. Ribeiro (2017) a situação geográfica mais importante para a integração terrestre do Nordeste do Pará foi a construção da EFB. Embora tenha sido inaugurado em 1883, o primeiro trecho foi entregue em 1884 de Belém até Benevides e somente em 1908, ela foi concluída chegando à cidade de Bragança (CRUZ, 1955). Uma planta de 1914 detalha toda a extensão da EFB e sua abrangência, conforme Figura 10.

Figura 10-Planta da EFB de 1914



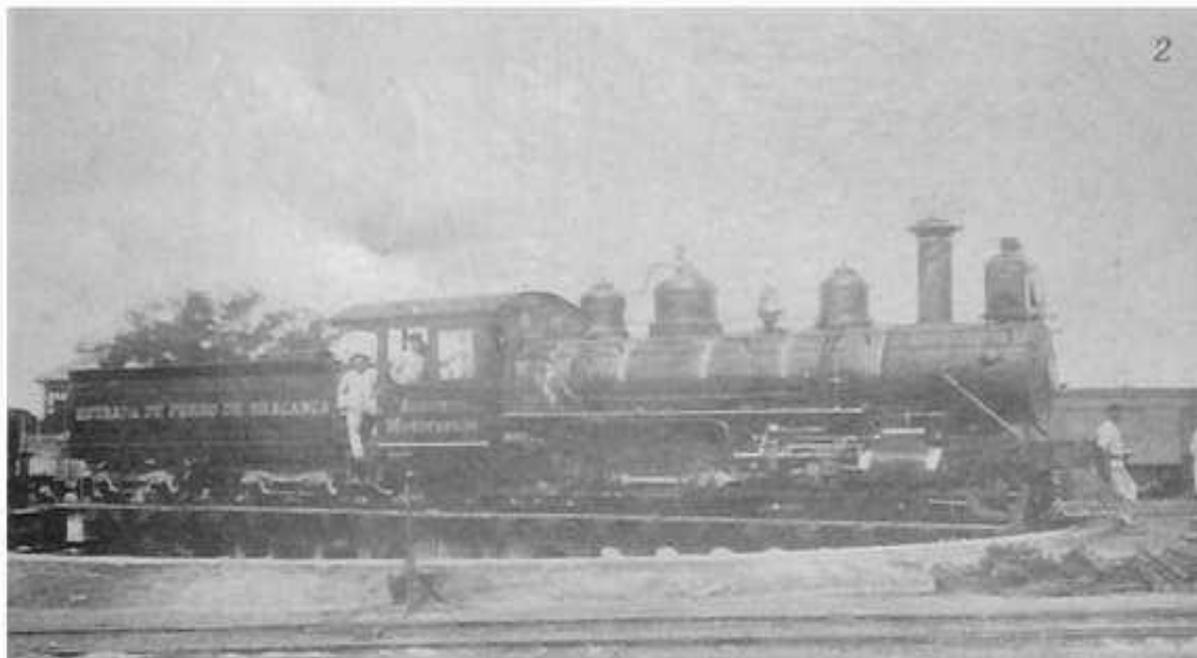
Fonte: Cruz (1955).

Provavelmente, a partir da integração terrestre, foram avivadas as expectativas por uma vasta área a ser conhecida e explorada no território. Braga (1916, p 88) reflete essa necessidade sugerindo “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”. Esse período pode ser identificado como os das vilegiaturas, segundo Ambrózio (2005) formadora de residências campestres ou de beira-mar, cuja dinâmica se orientava para os arrabaldes, bosques e vilas, nas temporadas de recreio, em áreas distantes das cidades.

Em 1906 a estrada já trabalhava com 17 locomotivas, estando uma delas está ilustrada na Figura 11. Além dessas havia 23 carros de passageiros, 03 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).

Figura 11- Locomotiva da EFB



Fonte: Album do Pará (1908)

Quando chegou a primeira década do século XX, o interesse como destino balnear já se intensificava entre os anseios da alta sociedade de Belém. Provavelmente esse impulso se deve a novas possibilidades de acesso surgidas com os ramais da EFB; assim como a consolidação de uma elite econômica local que demandava as propriedades curativas do clima e da água, influenciadas pela prescrição de tratamentos médicos. A prática dos banhos de mar no ocidente se originou em meados do século XVIII, quando a medicina disseminou as vantagens da água do mar no tratamento de algumas doenças (CORBIN, 1989).

O relatório de Augusto Montenegro (PARÁ, 1908) confirma que nos anos de 1920, já era reconhecida pelo seu clima e uma das melhores estações balneares do Pará. Theodoro Braga (1919, p.521), também a recomenda “pela regularidade de suas estações climatéricas”. Foi confirmado por Dubois (1946) que um dos fatores iniciais de atração ao município era clima e a água mineral da fonte do Caranã como fator de cura, o que possivelmente gerava um grande fluxo de pessoas doentes em busca de tratamento. Muitos doentes de malária vindos de Marabá ou Amazonas também procuravam alívio na beira-mar.

Tem-se conhecimento de relatos de moradores mais antigos, que um pequeno canal se formou na praia do Maçarico, onde ficava retida uma lama sulfurosa procurada para cura

dérmica e reumática, atraindo muitos visitantes. No final dos anos 1930, Salinópolis despontava como um novo balneário paraense pelo seu clima:

Salinas é realmente a estação balneária propícia ao repouso. Possuindo um magnífico clima, constitui um local aprazível para quem aprecia a vida simples, para os que gostam da natureza. O clima é sêco sem ser quente. Também lá se desconhece o frio. Um clima esplêndido e um ótimo local para sanatório, sendo a cidade arejada pela constante brisa do mar (TERRA, 1939, p.22).

Assim, era indicada como um novo destino das classes mais abastadas de Belém, alternativa a Soure no Marajó e Mosqueiro, consideradas mais elegantes e bucólicas (Figura 12).

Figura 12-Reportagem sobre o novo balneário de Salinópolis

## Salinas — o novo balneário paraense



Durante o verão ou por ocasião das férias, paraense que desejasse se retirar da capital, com o fito de recuperar as energias dispendidas na labuta quotidiana, tinha apenas 2 rumos a tomar, se visasse usufruir os benefícios dos banhos de mar e da vida praiana: Soure e Mosqueiro, vila esta que tinha sobre aquela as vantagens da menor distancia e da melhor viagem.

Mosqueiro foi, porém, pouco a pouco civilizando-se. Deixou de ser aquele logrejo pacato, de moradas pobres, onde se podia viver sem o mundanismo e as preocupações citadinas, para se transformar numa vila movimentada, social, aristocrática, que exige do veranista as mesmas obrigações mundanas da capital. Mosqueiro, atualmente, nada mais é do que um pedaço elegante de Belém transportado às proximidades do mar. Assim, os que desejavam uma estação de repouso abandonaram a vila modernizada, em busca de outro lugar ainda não atingido pelo que se convencionou chamar Progresso. O nome de Salinas começou então a chegar aos seus ouvidos, entremeado de elogiosas referências.

Salinas é realmente a estação balneária propícia ao repouso. Possuindo um magnífico clima, constitui um local aprazível para quem aprecia a vida simples, para os que gostam da Natureza. O clima é sêco sem ser quente. Também lá se desconhece o frio. Um clima esplêndido e um ótimo local para um sanatório, sendo a cidade arejada pela constante brisa do mar.

Além do seu magnífico clima, Salinas é, antes de tudo, um balneário impar. Servida de lindíssimas praias banhadas pelo mar — sendo esta mais uma vantagem sobre suas congêneres — Salinas proporciona aos que a procuram uma vida agradabilíssima e um banho do mar sem simile no Estado. Praia planas e extensas, a se perder de vista.

Um pouco distante e em frente à cidade, na ilha do farol velho, existe uma linda praia, outrora considerada como das mais extensas do mundo. O primitivo farol, desmornado, divide-a atualmente em duas. Morros e dunas de alva e finíssima areia, ao longo da praia, deslumbram o veranista.

As praias salinenses, como as demais do Estado, são méras obras da Natureza, sem nenhum tratamento ou conservação, onde grupos de veranistas lutam incessantemente com as ondas revoltas do mar. Devido à ventilação sêca, não se sente o sol, que deixa os banhistas bronzeados, porém, fato curioso, sem as queimaduras solares frequentes nas outras estações.

O hotel, muito bem situado, suplanta o de qualquer outra cidade do interior do Estado. Localizado junto à praia, na primeira rua, é amplamente arejado pela contínua ventilação marítima, de modo a proporcionar aos seus hóspedes os benefícios do belo clima salinense. Assim, Salinas, dia a dia, modernizando-se cada vez mais, vai tendo novos enamorados de sua vida clara, alegre, cheia de sol e poesia.

O dedicado prefeito local, tenente Evangelista Filho, ajudado pelo atual Interventor, tem procurado saber compreender as grandes possibilidades dum município promissor como Salinas.

Que continue a sua obra pela beleza e pelo progresso do Novo Balneário Paraense, o tenente Evangelista Filho. São os nossos votos.

Brito (2005) e Rodrigues (2003) destacam, nesse contexto, a construção do primeiro hotel, na imagem datada de 1953 (Figura 13), que se chamou “Hotel Atlântico”, hoje sob a denominação de Hotel Salinópolis. A construção desse hotel pelo governo estadual ocorreu no período de 1930-1934 e a conclusão da obra aconteceu em 1936, entre os governos de Magalhães Barata e José Malcher. Foi entregue, posteriormente, para arrendamento ao Sr. Luiz Sales Gonzales.

Figura 13-Primeiro hotel de Salinópolis em 1953 e 2019



Fonte: Biblioteca do IBGE, 19. Disponível em: < <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=48590> .>

Sobre esse hotel, Dubois (1949) explica que os meses mais concorridos eram junho, julho, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro, apesar da afluência dos hóspedes depender muito das férias colegiais. “Desde 1938 até 1948, passaram de dois mil os hóspedes, alguns dos quais vêm do Acre, de Manaus e de Marabá” (Dubois, 1949, p.87). Por causa da “circulação cada vez maior e mais intensa dos belemenses que procuram Salinópolis, sua estação de veraneio predileta, graças as suas praias de mar aberto” (PENTEADO, 1967 p.174).

Apesar da integração regional propiciada pela ferrovia, o acesso terrestre da cidade era limitado, pois “não possuía ligação ferroviária direta com Belém” como descreveu Rodrigues (2003, p.25). Segundo o detalhamento de Dubois (1949), até o início da década de 1930, as viagens regulares ao município aconteciam por navios da empresa Amazon River, concessão dos ingleses, que chegavam ao Porto Grande. O deslocamento entre Salinópolis e

Belém por uma estrada carroçável em uma estrada de cerca de 70 km que se ligava até Capanema e de lá pegava o trem (RODRIGUES, 2003). Dubois (1949) descreve que esse trajeto atravessava muitos igarapés, vales, terrenos de lama, barro, areia e piçarra:

A paisagem é algo monótona. Choupanas, barracas, algumas casas de telha emergem de cada lado da estrada em campos de mandioca, arroz, milho, uacima ou tabaco. A palmeira dominante é a inajá ou anajá. Aqui e ali pomares de limoeiros e laranjeiras interrompem a tristeza da capoeira (DUBOIS, 1949, p. 90).

Outra opção era ir de barco até Icoaraci, antes conhecida como Pinheiro e de lá pegar uma caminhonete passando pela base militar de Val-de Cans, chegando ao Ver-o-Peso e a outra era ir até a localidade de Derrubada, na vila de Nazaré e pegar uma embarcação até Maracanã e se deslocar até Igarapé-Açu para tentar chegar antes do Trem. No final de 1939, já era noticiada a estrada de Igarapé-Açu até Capanema e somente a partir do final da década de 1940, a primeira linha de transporte de ônibus saía às 3 horas da manhã e chegando a Belém às 17 horas, percorrendo o trajeto entre Salinas, Capanema, Taciategua, Quatro Bocas e Castanhal até Belém. Esse percurso foi modificado e encurtado no período do governo Fernando Guilhon, que começava na Ponte do Rio Jejum, em direção a Timboteua Velha e Santa Luzia, tangenciando a antiga estrada.

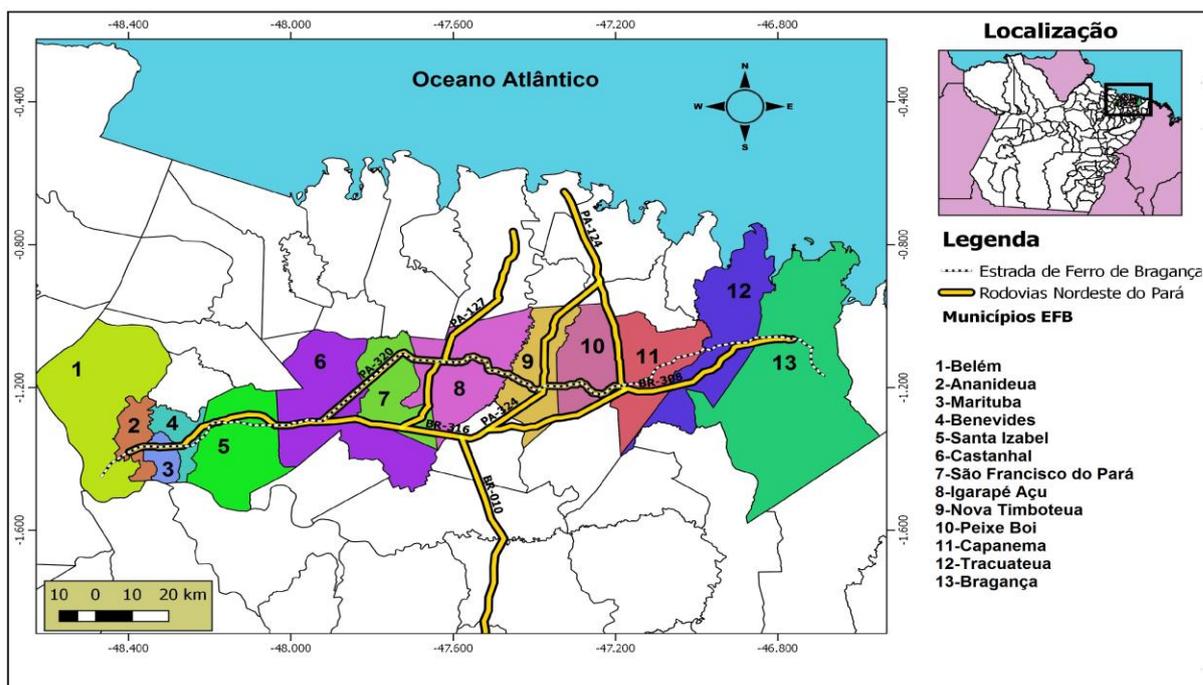
O tráfego pela estrada de ferro foi encerrado em janeiro de 1965, a título de inviabilidade (CRUZ, 1955). Ainda antes disso, na década de 1950, teve início à construção da rodovia Belém-Bragança, paralelamente a ferrovia (LOBATO, 2016). A partir dessa fase de integração rodoviária, desencadearam-se uma série de transformações na circulação de pessoas e mercadorias, que fez com que Bragança deixa-se de ser o principal centro regional e outras cidades tivessem sua economia empobrecida, em contrapartida, permitiu um período de maior integração de Salinópolis com a capital Belém, e representando uma condição fundamental para o desenvolvimento do turismo no município.

Na década de 1950 havia uma estrada entre Castanhal, passando por Santa Maria e Taciategua que seria transformada, no que atualmente é a rodovia BR-308, permitindo que uma crescente integração da cidade com o restante do território, fazendo com que, gradativamente, fosse dotada de um novo papel na região. O turismo surgia como uma nova possibilidade de lazer para a elite regional. Essa demanda crescente pela praia se espelhou no esforço de políticos locais para consolidação da cidade como estância turística, iniciando um processo: de valorização em favor do mercado de renda da terra.

Apesar do relativo isolamento que persistiu até o início do século XX, a integração do município no espaço regional em que está inserida se consolidou principalmente com o

desenvolvimento da malha ferroviária ligando Belém ao que atualmente são os territórios de Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Izabel, Castanhal, São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Capanema, Tracuateua e Bragança e posteriormente sendo expandida por um eixo de circulação rodoviário (Figura 14).

Figura 14-Antigo Percurso da EFB



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Atualmente, se estende próximo ao antigo leito da EFB, as rodovias PA-320 que liga Castanhal, São Francisco e Igarapé-Açu e a PA-124 de Igarapé-Açu a Capanema, repavimentadas desde 2014, com implantação de sinalização turística para indicação de antigas estações ferroviárias, pontes metálicas e áreas balneárias no rio Apeú, Igarapé do Pau Amarelo, rio Jambu-açu, Rio Maracanã e Rio Peixe-Boi. No trecho entre Igarapé-Açu e Nova Timboteua.

No contexto socioespacial produzido desde o final do século XIX, confirma-se pela sucessão dos fatos mencionados que Salinópolis já se incorporava aos planos de integração terrestre, que se sucede em um primeiro momento pelo projeto ferroviário e a partir da década de 1960 com consolidação das vias rodoviárias. Nesse momento, a região amazônica se integrou efetivamente ao restante do país, “tendo como um dos marcos desse processo a inauguração da Rodovia Belém-Brasília em 1960” (TRINDADE JÚNIOR, 2016, p.23). Em

linhas gerais, o período rodoviário foi decisivo para a cidade se converter em um importante destino de banho da elite de Belém e de cidades como Capanema e Bragança.

### 2.2.2 Fase de valorização

A transformação de Salinópolis em uma das mais importantes cidades turísticas do Pará pode ser desençada timidamente a partir da primeira metade do século XX. Não há dúvidas de que um dos fatos decisivos para a crescente valorização imobiliária e elitização de parcelas do espaço urbano foi a transformação do município em Estância Hidromineral, conforme a lei nº 3.798 de 1966 (BRITO, 2005).

Nessa mesma época, os senhores Modesto da Encarnação Rodrigues, ex-prefeito e João Felício Abraão solicitaram e obtiveram do ministro do Trabalho e Previdência Social Jarbas Passarinho o título de terra da ilha. De acordo com o que foi registrado em documentos do Ministério Público Federal (BRASIL, 1994), João Felício Abraão já possuía uma propriedade aforada por Carta de Sentença, expedida em 1979, nos termos do art. 19 a 31 do Decreto-Lei 9.760, de 05 de setembro de 1946, tendo preferência ao aforamento desde 1921. A posse da ilha foi determinante para a urbanização através da venda lotes e a abertura da estrada que liga que integrou a Atalaia (atual PA-444) e a construção da ponte do Sampaio.

As relações que prevaleciam nesse lugar eram completamente voltadas para a reprodução da vida social e ainda não havia entrada para o circuito de renda da terra. Almeida e Jardim (2018) demonstram que as terras da ilha de Atalaia e “até 1966, o ambiente de praia de Atalaia era habitada e utilizada por pescadores artesanais e, frequentada por pequenos grupos de veranistas em busca de descanso, banho de sol e mar”. (ALMEIDA; JARDIM, 2018, p.116).

Entre os fatores de avanço da atividade turística no município, foram elencados por BRITO (2004) a construção da segunda residência oficial do governador do Estado do Pará e a distribuição de terras públicas, durante o governo de Alacid Nunes, entre 1966-1971, incentivando a construção de segundas residências pela classe média de Belém e a expansão da malha urbana em direção a praia do Atalaia. No bojo das intervenções públicas, relata-se as melhorias da rodovia PA-324<sup>25</sup> e ponte sobre o Rio Sampaio, no período do governo de Fernando Guilhon (1971 a 1975). Especialmente a construção da ponte do Atalaia, ofereceu

---

<sup>25</sup> A rodovia foi construída sobre o leito da estrada de rodagem aberta entre 1951 a 1956, pelo governador Zacarias de Assumpção (RODRIGUES, 2003) e corresponde a trecho asfaltado entre a Br-316, em Santa Maria do Pará e PA-124 em São João de Pirabas.

as condições necessárias ao mercado imobiliário para comercialização de lotes residências e primeiras pousadas na praia do Atalaia e do Farol Velho.

Inicialmente para se chegar a essas praias era necessário realizar uma travessia na maré vazante, através de uma embarcação no portinho do bairro do Destacado (RODRIGUES, 2003). No governo estadual do período entre 1983/1986 foi muito enfatizada a importância do acesso rodoviário aos balneários como uma forma de democratizar o lazer. Mas já nessa década, alguns impactos já eram discutidos, entre os quais a ocupação desordenada das áreas de praia.

O exemplo desse movimento que já ocorria em outras cidades da região, entre as décadas de 1970, o interesse pelo turismo como estratégia de diversificação econômica ganhava voz entre os políticos, seguindo uma tendência na época em estimular novos investimentos no setor<sup>26</sup>, refletido no projeto de construção da rodovia PA-324 no governo Fernando Guilhon (1971-1975), diminuindo o tempo de viagem entre Belém e Salinópolis (RODRIGUES, 2003).

O turismo passou a fazer parte das principais políticas econômica nos governos de Jader Barbalho, entre 1983/1986 e entre 1991 e 1994. Nesse momento, houve um grande avanço nas ações voltadas para a cultura e turismo se desdobrando no discurso de valorização da natureza, enfatizando a importância do acesso rodoviário aos balneários como uma forma de democratizar o lazer de diversos balneários (OLIVEIRA; HENRIQUE, 2018; ALMEIDA; JARDIM, 2018). Mas já nessa década, alguns impactos já eram discutidos, entre os quais a expansão do turismo teria causado a ocupação desordenada, sem qualquer estrutura urbanística, podendo ser invadida por uma elite econômica em detrimento da população.

Os documentos do Ministério Público Federal (BRASIL, 1994), apontam que João Felício Abraão era sócio do ex-prefeito Modesto da Encarnação Rodrigues, na empresa Salinópolis Comércio & Empreendimentos Ltda., proprietária do empreendimento imobiliário Balneário Atalaia. Os pareceres desse material, explicam que estava sendo realizadas várias obras e loteamentos sem o devido licenciamento ambiental, especialmente nas áreas de dunas e manguezais na Praia de Atalaia, ilha oceânica de domínio da União Federal. Segundo os autos do processo. A decisão de 1ª Vara Federal, autorizou a continuação o projeto de loteamento do Atalaia, aprovado em 1992.

---

<sup>26</sup> A política de turismo no Brasil foi incrementada em 1970 com a criação do Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR), através de Decreto-lei nº 1.191 de 27 de outubro de 1971, e regida pelo Decreto-lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975 (BOITEUX, 2003).

A nova organização do espaço culminou com uma grande corrida por terrenos sobre o manguezal e oferta de lotes. As novas construções surgiram na praia, muitos comerciantes da cidade e até de Belém, mobilizaram recursos para construção de palafitas para uso de hospedagem, alimentação e até residências para o veraneio. Esse movimento trouxe um grande fluxo de visitantes para cidade, ao mesmo tempo, representando uma grande pressão sobre o meio ambiente.

Dialogando com a pesquisa de Marinho (2009) é possível concluir que essa dinâmica desencadeou uma intensa valorização de parcelas urbanas e condicionando a organização econômica e social do município aos fluxos turísticos, intensificando as desigualdades sociais já que as melhorias urbanísticas são direcionadas quase que exclusivamente ao turismo. Isto é, desse momento se percebeu o vertiginoso crescimento de impactos socioespaciais. Apesar de representar uma das principais fontes de arrecadação e renda para moradores, atualmente a cidade convive com vários problemas decorrentes da atividade turística, durante os períodos de maior movimento. Isso pode ser verificado a ocorrência de sobrecarga de serviços públicos e de acúmulo de resíduos sólidos trazidos pelos turistas, surgimento de estradas na área de restinga e a restrição de acesso à praia pelas residências e barracas (SILVA, 2014).

Observa-se que o turismo se desenvolveu inicialmente, a partir da ação do estado, em favor de uma elite regional e de capitalistas locais, ligados a renda da terra. Por outro lado, a organização das atividades turísticas no espaço geográfico da cidade se massificou pela ação de pessoas, residentes ou não, de renda baixa, que viram no turismo uma oportunidade de sobrevivência e reprodução social, ajudando a formar um circuito inferior na economia urbana.

### 2.2.3 Fase de modernização

A ação estatal garantiu várias intervenções para a valorização do solo, praticamente em todo o século XX, consolidando investimentos nos meios de acesso com a construção da PA-124, que dá acesso ao município, a partir de Santa Maria do Pará e a construção da ponte sobre o Rio Sampaio na PA-444 que liga a sede do município a ilha de Atalaia. Apesar disso, considera-se que o evento que marca o início do processo de modernização do turismo e revela os indícios da presença de um circuito superior é a construção da Orla do Maçarico nos anos 2000 (BRITO 2004, 2005; MARINHO, 2009, SOUZA, 2012, DE SOUZA, 2014, SOUZA e ROCHA, 2018).

O Complexo Turístico Orla do Maçarico (Figura 15) foi construído sobre área cedida pela Superintendência do Patrimônio da União (SPU) ao Governo do Estado (MARINHO, 2009). Foi concluída em dezembro de 2000 pela Secretaria Executiva de Transportes em cerca de 80 mil metros quadrados e um custo total de R\$ 6,5 milhões e entregue a administração da PARATUR (DE SOUZA, 2014). Esse projeto incorporou a estética de cidades litorâneas brasileiras, caracterizado por um calçadão com 48 mil metros quadrados de área, conjuntos de barracas e tendas para restaurantes e lanchonetes, sendo um dos maiores investimentos do estado na região com a finalidade de desenvolver a atividade turística (BRITO 2004).

Figura 15-Orla do Maçarico



Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

Outra intervenção importante foi a urbanização realizada em 2003, também com recursos do governo estadual, na praia do Atalaia e do acesso ao Farol Velho, revitalizando o asfaltamento até as praias, iluminação. Foram construídas rampas para o acesso de veículos e pedestres, área de estacionamento para receber os ônibus de turistas (BRITO, 2004; DE SOUZA, 2014). Essa ampliação e revitalização das infraestruturas urbanas constitui-se um dos principais eventos de estímulo da especulação imobiliária (ALMEIDA; JARDIM, 2018).

Diante das modificações no entorno das praias e as facilidades de acesso houve um grande impulso para construção de novos condomínios como aquisições de apartamentos de praia e proliferação de casas de veraneio. Nesse panorama se intensificou a ocupação da ilha do Atalaia (SOUZA; ROCHA, 2018). A partir de 2015, vetores da modernização emergiram

no espaço urbano, estimulados pela ação do poder público, em nível local. Com o surgimento de novos objetos técnicos, concomitantemente se intensificaram a construção de condomínios de alta renda, revelando algumas características do circuito superior da economia urbana, na atividade turística do município.

Embora possa ter sido notado, um grande número de residências de alto valor venal com placas de venda, principalmente na área mais antiga, vislumbrou-se um movimento de novos investimentos imobiliários de alto valor no Atalaia, com destaque para implantação do *Salinas Park Resort* (Figura 16).

Figura 16-Salinas Park Resort



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

De acordo com informações coletadas em entrevista com um dos gerentes, especificamente sobre esse *Resort*, é prevista uma implantação de cinco anos pela GAV, consórcio formado pela empresa Gratão comercializadora, AMEC construtora e urbanizadora Valle Par, sediada em Belém. Está entre os maiores investimentos do segmento no Brasil, já recebendo 50 mil visitantes no empreendimento. Em 2021 será entregue o *Salinas Exclusive Resort* e em 2023 o *Salinas Premium Resort*. A especialização deste investimento se reflete na diversificação de serviços oferecidos: estacionamento exclusivo, auditório para 300 lugares, mirante, cinema, restaurante, brinquedotecas, piscina, etc. Seus cotistas são do Pará, Tocantins, Amazonas e Roraima, além de alemães, suíços e argentinos e cuja comercialização

das unidades está ligada ao sistema de intercâmbio de férias internacional RCI e a uma administradora hoteleira, a GFP.

Outro grande projeto, identificado no levantamento de campo, vem sendo instalado também na ilha da Atalaia em uma área de 170 mil m<sup>2</sup> o Parque Aquático e Resort Aqualand, da Sall Incorporadora (Figura 17). O programa de construção prevê praça de Alimentação, complexo de toboáguas, *speed racers*, *lazy river*, piscina de ondas, praia artificial com areia, cabanas e hospedagem de padrão internacional com previsão de 390 apartamentos a ser vendida no sistema de multipropriedade. A administração é realizada pela Incorpore Soluções, Derivada de um grupo de investidores do empreendimento Resort do Lago Caldas Novas/GO, no mesmo modelo, sócia de 60% do projeto. Ambiciona ser o maior parque aquático do Norte.

Figura 17-Projeto Aqualand



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Conforme relato de representantes da Secretaria de turismo foi necessário alterar promover alterações no plano diretor para atender ao gabarito desses projetos. A chegada do *resort* e parque aquático representa a inserção de formas mais complexas, inseridas no processo de globalização em Salinópolis, criando novas centralidades, expandindo e fragmentando o espaço geográfico.

Até o final de 2018 a PA-444, recebeu as obras de duplicação, canteiro central e ciclovia iluminada e alargamento da ponte sobre o Rio Sampaio, realizadas pelo segundo Núcleo da Secretaria de Estado de Transportes (SETRAN).<sup>27</sup> Os dados da SETUR (PARÁ, 2018a) enfatizam que entre 2001 e 2016, o governo federal, através do MTur repassou às unidades federativas e aos municípios de pouco mais de R\$ 11 bilhões, sendo alocados para o estado do Pará, R\$ 299,315 milhões, sendo que 95,8% foram destinados diretamente às prefeituras municipais, dois quais Salinópolis foi o maior beneficiário com 12,83%.

Partindo desse cenário, Brito (2004, 2005) entende que houve (re)organização do espaço de Salinópolis, culminando com as novas construções que não só influenciaram a urbanização da cidade como demonstram a centralidade das praias e das intencionalidades dos governantes locais e regionais. A partir das intervenções do poder público em diversas épocas, muitos comerciantes da cidade e até de Belém mobilizaram recursos para construção de palafitas para uso de hospedagem, alimentação e até residências para o veraneio. Esse movimento trouxe um grande acréscimo no fluxo de visitantes para cidade, ao mesmo tempo, representou uma grande pressão para o processo de transformação urbana da cidade.

O Estado realizou diversas intervenções em infraestrutura urbana que atenderam principalmente os interesses de proprietários de segunda residência, promovendo atividades de veraneio que consolidou os fluxos de turismo da cidade. Sem embargo, essas intervenções, em princípio não privilegiam a “humanização do espaço urbano” (GIEDION, 2004), pois apenas evidencia a intenção de benefícios econômicos. Essa dinâmica pode ser inscrita geograficamente, sob constante mudança qualitativa e quantitativa (MEYER, 2017), inerente a um verdadeiro processo de modernização turística. É a espacialização econômica, social e cultural do turismo descrita por Bergman (2016).

Nesse cenário, a prática do turismo se posiciona como importante estratégia econômica adotada em Salinópolis, desde o início do século e consolidada desde os anos 2000, através de grandes obras nas áreas naturais. Essas intervenções em prol do turismo gerou uma série de impactos nas relações sociais e no ambiente natural (BRITO, 2005; MARINHO 2009; SILVA, 2014; SOUZA, 2012; SOUZA e ROCHA, 2018), principalmente no que tange as ocupações irregulares e áreas destinadas a empreendimentos imobiliários, restaurantes e hotéis.

Posto isso, pode se notar que o desenvolvimento turístico de Salinópolis, de fato, corresponde a uma busca de novas formas de articulação da cidade com a natureza,

---

<sup>27</sup> Agencia Pará, em 25 de maio de 2018. Disponível em: <<http://setran.pa.gov.br/site/noticia/160>>.

expressado materialmente no espaço geográfico pela concentração de investimentos do mercado imobiliário em torno de áreas mais próximas ao litoral.

### 2.3 Os lugares turísticos de Salinópolis

Compreende-se que os lugares turísticos, no plano concreto, são estabelecidos por interações entre o fluxo turístico e determinadas porções do espaço geográfico. Em primeira vista são projetados para atrair visitantes (YOUG, 1999) “In essence, tourist attractions consist of all those elements of a ‘nonhome’ place that draw discretionary travelers away from their homes (LEW, 1987, p.554).

Embora, o conceito de lugar seja objeto de discussão em vários campos do conhecimento e várias correntes do pensamento geográfico, especificamente, aqui se pretende abordá-lo sob uma perspectiva na qual se constitui como um ponto de convergência de vetores de uma modernização global, que se materializa de forma simples ou complexa, sem negar a perspectiva do mundo vivido ou do cotidiano, como Santos (2014) ensina.

Com a modernização contemporânea, todos os lugares se mundializaram. Mas há lugares globais simples e lugares globais complexos. Nos primeiros apenas alguns vetores da modernidade atual se instalam. Nos lugares complexos, que geralmente coincide com as metrópoles, há uma profusão de vetores: desde os que diretamente representam lógicas hegemônicas, até os que a elas se opõem. (SANTOS, 2014, p.314-322).

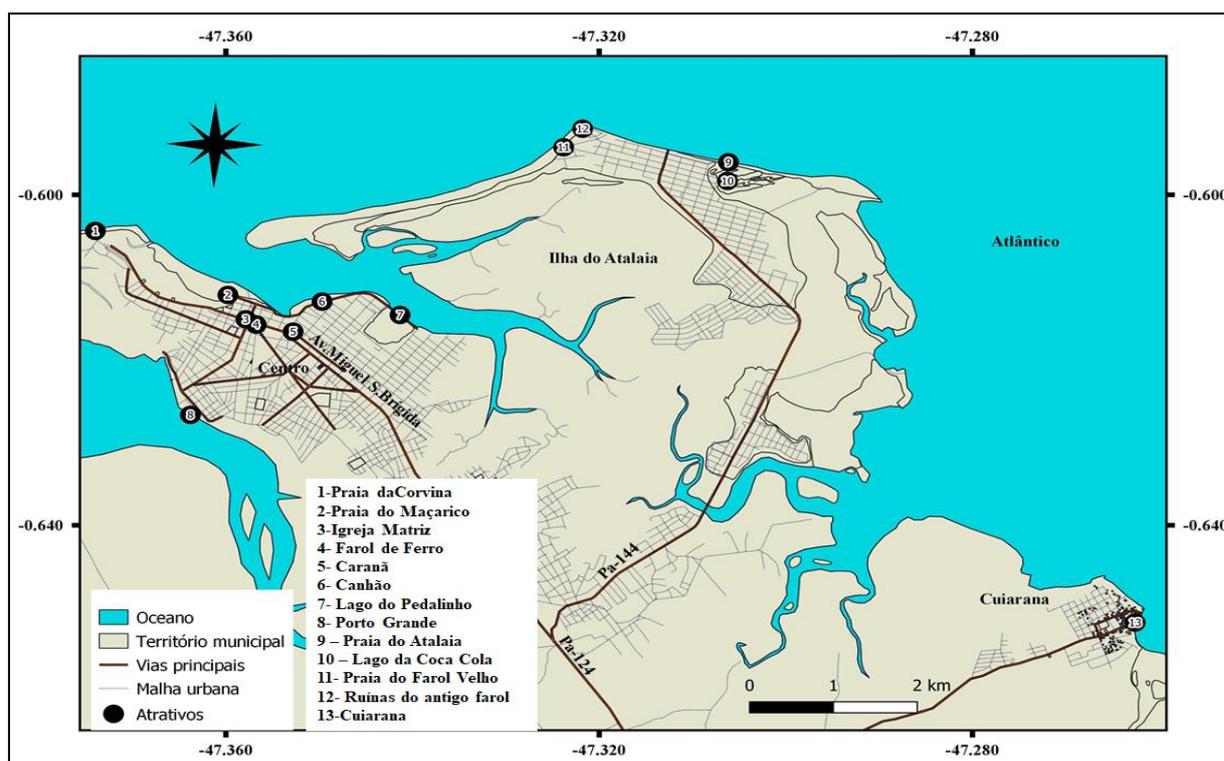
Massey (1991) interpreta o lugar como um processo que se constitui por um conjunto de relações que se entrelaçam em um *locus* particular de interações e que demonstre consciência do mundo. A contribuição de Carlos (2007b) pode ser acrescentada nessa análise, quando explica que o lugar se produz na articulação contraditória entre o mundial e a especificidade histórica do particular.

Por outro lado, concorda-se com Cruz (2007) que o lugar se refere a um espaço concreto que possui uma dimensão social e físico-natural, alguns especializados, apartados do contexto social pela arquitetura dominante e fragilidade de entorno. Há “lugares cuja história e identidade são substituídas em nome do uso especializado, de relações alienadas pelo e para o turismo” (Ibidem, 2007, p.25), mas “não se deve ignorar as resistências, as contrarrazões, as horizontalidades gestadas nos lugares, pois é a partir delas que se pode afirmar que todo lugar é único” (Ibidem, 2007, p.26). Esse lugar turístico é visto em Fratucci (2000) enquanto um espaço relacional turista-habitante, sendo efêmero para o primeiro e permanente para o segundo, no qual o espaço de lazer e de vida ocorre

simultaneamente para o turista e permanentemente para o habitante onde estão suas experiências vividas.

O reconhecimento desse atributo relacional dos lugares turísticos repercutiu nas estratégias de identificação, no espaço da cidade. Por isso, além da coleta de elementos em fontes documentais, bibliografias, foram consideradas a indicação de turistas e moradores, pelos quais os pontos em comum ajudaram a definir os lugares turísticos mais relevantes, na perspectiva da intensidade de seu uso. Entre as preferências dos turistas (Figura 18), em Salinópolis, citam-se as praias da Corvina, Maçarico, Atalaia e Farol Velho, o lago do pedalinho, o farol (PARATUR, 2012), além da igreja Matriz, o parque do Caranã e o canhão da praticagem (RODRIGUES, 2003).

Figura 18-Localização dos atrativos



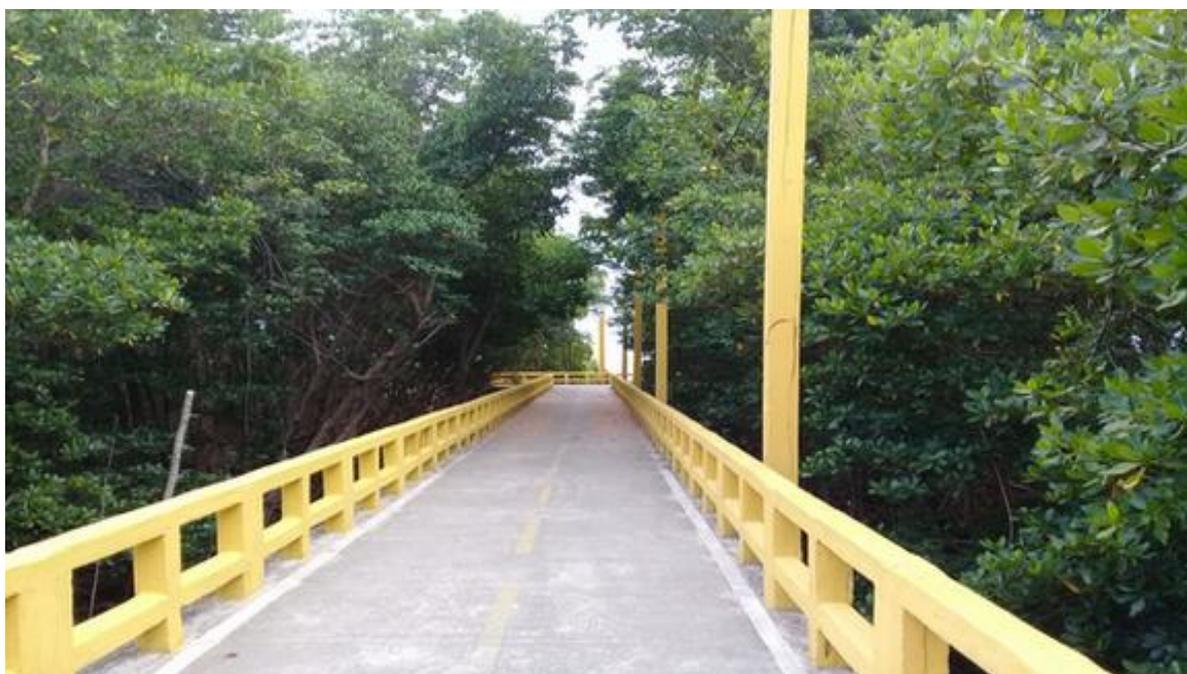
Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Entre os lugares turísticos, destaca-se, inicialmente, a praia da Corvina ( $-0.606975^{\circ}/-47.371768^{\circ}$ ); localizada no extremo oeste de Salinópolis, limitada por dunas frontais, restinga e manguezais, assim como pela Orla do Maçarico (RANIERI; EL ROBRINI, 2016). De acordo com relato do Sr. J. N. Oliveira, um dos primeiros a instalar uma barraca na praia das Corvinas, até o início dos anos 1980 a visitação dos banhistas se limitava à praia do Maçarico.

O morador contou que teve que abrir um caminho no mangue para chegar onde hoje é a área de banho.

Nessa praia não são observadas edificações permanentes e nem circulação de veículos na faixa de areia. Apesar da restrição física imposta pela Orla, foi possível registrar a presença de ambulantes e algumas tendas desmontáveis. O acesso principal à praia pode ser feito por uma passarela de concreto, que corta uma área de manguezal, através da qual se contemplam a presença de guarás, caranguejos e a flora característica (Figura 19).

Figura 19-Passarela sobre o manguezal na praia da Corvina



Fonte:Pesquisa de campo, 2019.

A praia do Maçarico ( $-0^{\circ}36'42.98''/-47^{\circ}21'34.71''$ ) que faz conexão com a praia da Corvina é menos exposta ao oceano aberto, devido à adjacência com a foz do rio Sampaio. Juntamente com a Corvina limita-se pela Orla do Maçarico, por falésias, dunas e restinga (RANIERI; EL ROBRINI, 2016). Foi um dos primeiro lugares da cidade a atrair turistas, bastante procurada desde os anos 30, como já citado anteriormente, “Do hotel até a ponta do Massarico, o mar desenha uma curva, de uns dois quilometros de arco, num chão arenoso e firme, ótimo para bicicletas, automóveis e aterrissagens de aviões na baixa-mar” (DUBOIS, 1949, p.88).

Apesar de parecer soturna, na baixa estação (após as férias escolares de julho), quando diminui o fluxo de banhistas, é a praia mais acessível aos moradores, utilizada para práticas de esporte na areia, para o banho e ainda para pesca. Sua área de entorno foi bastante

valorizada pela construção da Orla do Maçarico em 2000, contribuindo para a substituição massiva de classes residentes por classes superiores (GLASS, 1964). “Morte est la saison, morte est la station. Le lieu est mis entre parenthèses: hôtels et commerces fermés, enseignes rentrées, employés saisonniers envolés, palmiers emballés, la vie permanente se replie (..)” (KNAFOU, 1991, p.18). Na Figura 20, se registra uma das áreas de acesso mais antigas, próximo ao Hotel Salinópolis.

Figura 20-Vista da Praia do Maçarico



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

As heranças materiais do período da sinalização náutica também são elementos que compõem o cenário turístico. Rodrigues (2003) narra que até o século XVII, qualquer navio que se dirigisse a Belém precisava do auxílio de pilotos (práticos) de origem cabocla que conheciam a dinâmica das rotas. Para facilitar essa operação o Governador e Capitão Geral do Maranhão, André Vidal de Negreiros destacou alguns práticos e enviou um canhão de bombardarda para um “ponto de atalaia”, onde seria instalado o primeiro farol.

À noite eram acesas fogueiras e durante o dia um pequeno canhão (Figura 21). Era disparado durante o dia, avisando aos navios para esperar o piloto prático. Em frente ao Hotel Solar, encontra-se um pedestal de concreto onde repousa um pequeno canhão (-0.612919°/-47.349697)

Figura 21- Antigo canhão de sinalização



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

O que também foi herdado desse período é o atual farol de ferro (Figura 22), o terceiro, pois anteriormente dois outros existiram. Quando o primeiro farol, construído na ilha do Atalaia, sucumbiu a força do oceano, um segundo “foi construído em uma parte mais alta e mais afastada da praia e com alicerces bem profundos” (RODRIGUES, 2003, p.147). Dubois (1949) descreve que esse farol possuía aparelho ótico e material da torre adquiridos em 1914, cujas peças foram transportadas por um rebocador em julho de 1915, com a montagem concluída em 30 de julho de 1916. Seus degraus cedidos para a Igreja Matriz. Entretanto, a lanterna com os acessórios e máquina de rotação foi reaproveitada com a instalação no atual farol instalado no centro da cidade em 1937 (Ibidem, 1949).

O atual farol (-0.615706°/-47.356808°) é uma das principais referências históricas da cidade, representado por artistas locais em peças de metal, comercializadas como *souvenir*. Na sua base de concreto, há uma placa datada de 1937, ano de sua montagem naquele local; aparafusada sobre ela está a placa original de 1916 que veio no equipamento encomendado à fábrica *F. Barbier et Cie*. Esse farol foi montado pelo engenheiro francês Desiré Potart, possuindo uma altura de cerca de 30 metros e luminosidade que atinge 30 ilhas náuticas (RODRIGUES, 2003). Apesar de estar localizado em uma área central, próxima ao Maçarico, atualmente não recebe visitação. Foi tombado pelo governo estadual em 1994 e pelo município, em seu plano diretor.

Figura 22-Farol de 1916 e atual farol de 1937



Fonte: Dubois, 1949 (a esquerda) e Pesquisa de campo, 2018 (direita).

O parque da fonte hidromineral de Caranã ( $-0.616856^{\circ}/-47.352860^{\circ}$ ), localizado na área central da cidade foi um dos elementos que justificou a criação da Estância Hidromineral, recebendo intervenções urbanísticas em favor do turismo, nos anos de 1930 e 1960 (Figura 23).

Figura 23-Parque do Caranã em 1960.



Fonte: FAU/ UFPA, Disponível em:<<https://fauufpa.org/2011/07/12/salinopolis/>>.

Segundo relatos de moradores, o prefeito Luiz de Souza Bentes, nomeado pelo governador do estado Alacid da Silva Nunes, solicitou o exame laboratorial, sendo encontrado bicarbonato de cálcio, cloreto de magnésio e nitrato de potássio, dando o argumento necessário para declarar a cidade como Instância Hidromineral. Turistas e moradores a visitam a fonte para abastecimento doméstico e gratuito de água mineral. A área foi revitalizada em 2004, pelo governo do Estado, com recuperação de jardinagem, alçamento iluminação, brinquedos infantis e o barracão da Tia Pajurá, utilizado para apresentações de carimbo (Figura 24). Durante a pesquisa de campo, em 2019, o parque estava recebendo as obras de construção da Casa da Cultura de Salinópolis. Segundo, representantes da Secretaria de Turismo do município, trata-se de um espaço 1.800 m<sup>2</sup> destinado para a realização de eventos com capacidade de mais de 500 pessoas, incluindo auditório, sala de informática e biblioteca, e aquário distribuídos em quatro andares.

Figura 24-Parque do Caraná, revitalizado em 2004.



Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

Outro elemento, mais apartado da vida social da cidade é o lago artificial conhecido como pedalinho ( $-0.614702^{\circ}/-47.341244^{\circ}$ ), conforme pode ser visto na Figura 25. Está em uma área de um dos primeiros loteamentos e segundo alguns relatos de moradores, foi construído a partir de um escavamento e da canalização das águas do rio Destacado, na década de 1970, no entorno do loteamento Atalaia.

Figura 25-Lago do pedalinho



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

A festa de Nossa Senhora do Socorro é responsável por atrair visitantes de toda a região no mês de setembro, cuja devoção veio de Portugal com os jesuítas, que no Maranhão e Pará tiveram matrizes, capelas, irmandades e confrarias. Dubois (1949) exemplifica que em 1671 surgiu no Maranhão a Congregação de Nossa Senhora do Socorro e em Cametá a aldeia de Nossa Senhora do Socorro e outra congregação criada em 1678 no Pará, também encontrada a mesma imagem no Rio Grande do Sul, São Paulo e Sergipe e na Paraíba como lembrança do socorro contra os holandeses. No caso de Salinópolis, a devoção teve início com os navegantes, pescadores e práticos.

A igreja matriz de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro ( $-0.614952^{\circ}/-47.357770^{\circ}$ ) é um dos principais pontos de referência do evento. A atual edificação (Figura 26) substituiu a que ficava na primeira rua, erigida pelo primeiro prático da Barra, o português Francisco Gonçalves Ribeiro, em 1793. Dubois (1949) detalha que em 1917 foi constituída uma comissão composta por Manuel Prist, Arnaldo Antonio Nunes, João Teotônio de Quadros, Silvino Nunes e Francisco Peixoto Pierre, renovada com a presidência do Intendente Alberto Pinheiro. Foi colocado o alicerce e construída parte da capela-mor com tijolos vindos de Belém. O pedreiro chefe foi o Mestre Silvério Ferreira. Em 1927 o corpo da igreja e o campanário estavam prontos; e de 1941 a 1946 foram concluídos o altar-mor, altares laterais, forros, a escada em caracol com degraus de ferro (parte do 2º farol), acesso aos sinos,

ladrilhamentos, sacristia, aposento do padre, iluminação elétrica com seis globos, um lustre e seis candelabros. A obra teve auxílio de Désiré Potart, responsável pela montagem do atual farol.

Figura 26-Igreja da Matriz



Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

Entre os pontos de maior convergência de moradores e turistas está o complexo do Porto Grande (-0.625906°/-47.363305°). O local serve ser acesso à praia da Marieta no município de Maracanã (Figura 27). É constituído por um trapiche, mercado, feira livre e boxes de alimentação, onde são servidos café da manhã, a base de sucos regionais e tapioca. No seu entorno há uma concentração de atividades de comércio popular e até uma fábrica de gelo.

A importância do Porto Grande vai além do seu papel para o turismo. Constitui-se, antes de qualquer papel como um dos principais entrepostos de pescado da região, onde barcos pesqueiros de várias cidades do entorno ficam aportados. O pescado no território municipal inclui espécies marinhas como bijupirá (*Rachycentron canadum*), pescada amarela (*Cynoscion acoupa*), dourada (*Brachyplatystoma flavicans*), piraíba (*Brachyplatystoma filamentosum*), gó (*Macrodon ancylodon*), pratiqueira (*Mugil curema*), cioba (*Lutjanus analis*), serra (*Pristis*) (GUERRA; PAIVA, 2016).

Figura 27-Mercado do Porto Grande



Fonte: Pesquisa de campo, 2017.

No conjunto natural que compõe a praia do Atalaia ( $-0.594030^{\circ}/-47.312485^{\circ}$ ), dista cerca de oito quilômetros da sede, percorrendo a partir da confluência entre a PA-124 e PA-444. Limitada a oeste pela ponta da praia do farol velho, se estende para leste com cerca de seis quilômetros para leste, até uma ponta do cocal, em frente à baía do Arapepó. Nessa praia onde podem ser identificadas dunas, restingas e lagos como o da Coca Cola, bastante visitado pelos banhistas ( $-0.598309^{\circ}/-47.306155^{\circ}$ ).

A praia também pode ser descrita antropomorficamente pela presença de barracas de palafitas (Figura 28) de uso comercial e residencial (dependendo do caso), entrada intensa de veículos e uma grande quantidade de problemas ambientais e legais, devido sua forma de ocupação desorganizada, ou quando lotes são vendidos a preços altos àqueles, cuja situação econômica permite pagar por eles (SOUZA; ROCHA, 2018). Ao longo do processo de urbanização na cidade e da sua reorganização para o turismo, essa praia recebeu grandes investimentos em obras do poder público local e estadual, sendo também objeto de crescente investimento de capital imobiliário e de ocupações espontâneas desde o início dos anos 80 (SOUZA; ROCHA, 2018). Devido à forma predominante de ocupação espontânea de barracas, que seguem faixa de areia, apresenta diversos problemas ambientais, relativos a pressão sobre áreas de mangue e deficiência na realização de coleta de resíduos e esgotamento (SILVA, 2014).

Figura 28-Barracas de alimentação na Praia do Atalaia



Fonte: Pesquisa de campo, 2017.

Em 23 de maio de 2018<sup>28</sup>, o governo do Estado criou o Monumento Natural do Atalaia em uma área de um pouco mais de 256 ha, incluindo dunas, restingas, lagos e manguezais, localizadas próximas a faixa de areia. Esse mecanismo tem entre seus objetivos principais contribuir para o ordenamento turístico; oportunizar a educação ambiental com fins turísticos e elaborar e implementar planos, programas e projetos de pesquisa científica, educação ambiental e ecoturismo, cabendo ao Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade (IDEFLOR-BIO), a administração e presidência do conselho consultivo, representado por órgãos públicos e sociedade civil. Sem embargo, deixou de fora as infraestruturas instaladas e além do que, pode vir a se traduzir em um novo mecanismo de valorização do solo, para aqueles que já detêm o domínio das terras da ilha, a medida que este mecanismo.

A praia do Farol Velho (-0.593449°/-47.323552°), mais a oeste, tem uma extensão de aproximadamente três quilômetros, limitada leste pela praia do Atalaia, ao sul por loteamentos residenciais e oeste pela ponta do Espadarte (em frente ao portinho) nela se localizam residências de alto padrão, verdadeiras mansões, além das ruínas da base do antigo farol, como já mencionado.

<sup>28</sup> Publicado no Diário Oficial do Estado do Pará em 24 de maio de 2018, n. 33624, p.5

O primeiro farol construído no final do século XIX é o motivo da denominação dessa praia e que atualmente ainda podem ser notadas a suas ruínas (-0.592006°/-47.321817°) são uma das principais referências espaciais do lugar (Figura 29). De acordo como Dubois (1949) em 1850 a torre de 17 metros estava de pé, faltando apenas azulejos do parapeito, forro de chumbo da varanda e a calçada de lajedos ao redor da base. Mas foi destruído pelas águas do oceano.

Figura 29-Ruínas da base do primeiro farol



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Baseando-se no que foi observado nos lugares visitados, conclui-se que a dinâmica socioespacial depende essencialmente do processo de valorização do solo para e pelo turismo, considerado fator determinantes para a atração de firmas e consumidores ligados aos dois circuitos da economia urbana. Todavia, a hegemonização do valor de troca transforma o espaço de reprodução diária, a casa e a terra em mercadorias, como observado em Harvey (2016). Desse modo, “como o espaço também se tornou um produto no mercado, é a sua raridade que une os homens.” (SANTOS, 2009, p.34). Isso faz com que o turismo não seja apenas uma estratégia econômica, mas, uma moderna forma de interação com o espaço.

Assim, os lugares turísticos, se realizam em seu conteúdo, não como um espaço de um único sentido ou grupo social, mas como lugares de contradição, por excelência, onde diferentes usos e valores convergem e confrontam-se, sutilmente. Esses lugares são no final

das contas, lugares de trabalho, de lazer, de renda, mas que em essência manifesta, longe da simples aparência, um espaço constituído no cotidiano pela luta de classes.

Partindo da análise de todos os elementos e processos elencados, compreende-se que alguns lugares da cidade foram incorporados gradativamente ao que Singer (2017) chama de renda da terra urbana. A ação efetiva do Estado para a reorganização do espaço urbano e a atração de capitais imobiliários, facilitou o processo de transformação do solo urbano em mercadoria, para construção de residências e condomínios voltados para o uso no veraneio. O turismo passou a alterar o espaço e por ele também foi sendo alterado, em sua dinâmica. Por fim, as especificidades da organização socioespacial através do turismo igualmente passaram a expressar diferenças que podem ser identificadas além das formas, sobretudo nos processos que podem estar inscritos nos dois circuitos da economia urbana.

Em síntese, esse processo foi embrionado desde o final do século XIX, na busca pela integração do lugar a um contexto de lazer das elites locais, acompanhando uma tendência mundial, todavia, a intensificação do uso turístico do espaço se inicia efetivamente na primeira metade do século XX, com a valorização de porções do espaço geográfico de Salinópolis e finalmente sendo absorvida com maior intensidade no sistema mundial, a partir da segunda metade do século XXI. Logo, o conteúdo turístico impactou diretamente na reorganização do espaço, produzindo lugares para o turismo e a dependência do desenvolvimento das atividades turísticas em períodos de alta estação para sobreviver. (BRITO, 2005). Isso fez com tenhamos lado a lado formas modernas e não modernas evidenciadas no desenvolvimento turístico da cidade.

### 3 OS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA E O DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DE SALINÓPOLIS

*Um dos dois circuitos é o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles. O outro é igualmente um resultado da mesma modernização, mas um resultado indireto, que se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligados (SANTOS, 2008a, p.38).*

Os objetivos relacionados a esse capítulo se referem a explicar como desenvolvimento turístico municipal pode ser observado nas especificidades dos circuitos da economia urbana. Desse modo, “(...) entender a participação do turismo nas dinâmicas espaciais requer o desvendamento de sua natureza, de sua complexidade e de seus conflitos” (CRUZ, 2007, p.11). Assim, busca-se evidências de uma relação dialética no âmbito da formação dos dois circuitos da economia urbana.

Para esse fim, propõe-se do ponto de vista teórico-metodológico, uma interpretação fundada a partir da realidade concreta do fenômeno, analisada nos capítulos anteriores. Para isso, na primeira parte apresentam-se as principais diferenciações no fluxo turístico, nos empregos, na organização, tecnologia e distribuição espacial das firmas turísticas, especificamente, os serviços de alojamento e alimentação, tomados como amostra, no contexto da economia urbana. Esse capítulo culmina com a representação e discussão dos resultados, devidamente contemplado numa reflexão sobre o papel do desenvolvimento turístico nos circuitos da economia urbana e suas implicações na organização socioespacial da cidade.

#### 3.1 A economia urbana de Salinópolis

Antes da década de 1960, as relações econômicas da cidade giravam principalmente em torno da pesca, coleta de mariscos e pequenas lavouras. Devido a essas transformações, a economia urbana de Salinópolis passou a ser presidida pela dependência das atividades turísticas, inscritas predominantemente no terciário. Uma característica importante da arrecadação municipal revela a extrema necessidade de receitas de fontes externas que, atualmente a chega a 84,2 % (IBGE, 2019). Isso demonstra a fragilidade da economia do

município, provavelmente, por causa de uma grande informalidade das firmas e da insipiência das atividades agrícolas e industriais. A própria sazonalidade do fluxo de turistas, concentrada em poucos meses do ano são fatores que contribuem diretamente para essa dependência de repasses de outras esferas.

Segundo o Atlas Brasil (2013), o Índice de Desenvolvimento Humano do Município (IDHM), passou de 0,399, em 1991, para 0,647, em 2010, implicando em uma taxa de crescimento de 62,16% para o município, maior que a do Estado que foi de 56%. No município, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi educação, seguida por renda e por longevidade. Por outro lado, à evolução da desigualdade de renda descrita através do Índice de Gini, passou de 0,47, em 1991, para 0,62, em 2000, e para 0,52, em 2010.

Pelo aspecto da geração de riqueza, através do Produto Interno Bruto (PIB), verifica-se que entre 2015 e 2017, manteve-se um crescimento discreto da atividade econômica do município em preços correntes, conforme ilustra o Quadro 5.

Quadro 5-Produto Interno Bruto a preços correntes

ANO	PIB (R\$ 1.000)
2015	348.010
2016	414.191
2017	424.970

Fonte: IBGE, 2020.

Quando os valores agregados do PIB são analisados (Quadro 6), vê-se a importância das atividades de comércio e serviços. Essas são disparadamente as mais representativas para a composição da economia do município, compondo um valor bruto de R\$ 181.550, em 2017, seguidas de perto pelas atividades ligadas a administração pública e seguridade social com R\$133.625.

Quadro 6-Valores brutos a preços correntes (R\$ 1.000)

ANO	AGROPECUÁRIA	INDÚSTRIA	COMÉRCIO E SERVIÇOS	ADMINISTRAÇÃO, DEFESA, EDUCAÇÃO E SAÚDE PÚBLICAS E SEGURIDADE SOCIAL,	IMPOSTOS, LÍQUIDOS DE SUBSÍDIOS, SOBRE PRODUTOS
2015	15.252	30.311	159.238	113.503	29.705
2016	16.552	51.693	181.703	131.375	32.868
2017	13.801	61.173	181.550	133.625	34.822

Fonte: IBGE, 2020.

Na época do levantamento de campo, em 2019, alguns moradores, funcionários públicos e empresários comentaram sobre a realização de perfuração em 2011 que encontrou petróleo na costa do município, o que gerou grande expectativa local.

A agricultura é de base familiar, onde predomina a produção regular em lavouras temporárias, com destaque para o feijão caupi e a mandioca. A pesca, principalmente a artesanal, é realizada nas comunidades de Cuiarana, Santo Antônio do Urindeua, Derrubadinho, Mucurinha, Pedrinhas, Prainha, Destacado, Mota, cuja parte da produção é desembarcada no trapiche municipal e distribuída para consumo das famílias, hotéis e restaurantes (PARÁ, 2012). A comercialização de pescados é realizada nos mercados municipais de Porto Grande e Cuiarana, bem como, em pequenos estabelecimentos localizados na sede municipal (RANIERI E EL ROBRINI, 2016). Com a expansão da atividade balnear, muitos pescadores venderam suas propriedades para dar lugar á construção de “segunda residência”, se deslocando para a periferia da cidade e ocupando áreas de mangue, muitos em condições de precariedade (ADRIÃO, 2006).

Em se tratando do PIB *per capita* também nota-se pelo Quadro 7, um crescimento discreto. É o 1º da microrregião do Salgado e o 72º do estado (IBGE, 2020).

Quadro 7-PIB per capita a preços correntes

ANO	PIB PER CAPITA (R\$ 1,00)
2015	8.905,51
2016	10.531,71
2017	10.739,97

Fonte: IBGE, 2020.

Em 2018 foram registradas no Cadastro Central de Empresas, 440 unidades (IBGE, 2018). O comercio varejista é bastante volumoso, perfazendo o total de 329 unidades, de acordo com levantamento *in loco* (2019). Os principais produtos são confecções, calçados, móveis para o lar e gêneros alimentícios, voltados para atender a demanda interna da cidade, a segunda residência e as atividades de alojamento e alimentação. Identificou-se também que os serviços de oficinas de autos, motos e bicicletas são muito comuns (Quadro 8).

Quadro 8-Principais atividades de comércio e serviços

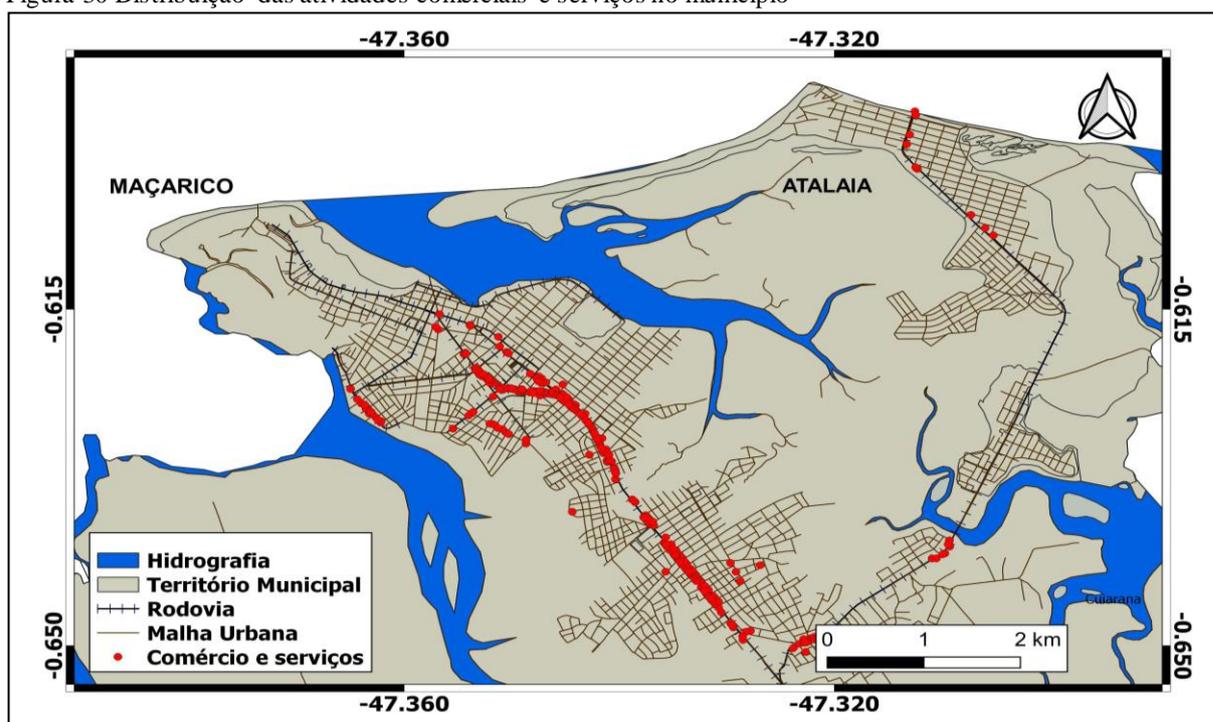
ATIVIDADE	UNIDADES
Lojas de confecções, calçados e acessórios e variedades	67
Supermercados, panificadoras e gêneros alimentícios em geral	63
Materiais de construção	45
Oficinas e lojas de peças para automóveis, motos e bicicletas	42
Depósitos de bebidas e bares	25
Farmácias e clínicas	22
Lojas de departamento e eletrodomésticos	14
Gás e combustível	10
Salão de beleza e barbearias	6
Bancos e lotéricas	5
Outros	30

Fonte: Pesquisa de campo, janeiro de 2019.

Apesar de a economia urbana ser basicamente terciária, a cidade não possui um centro comercial. As unidades se concentram ao longo do eixo principal de circulação, na Avenida Doutor Miguel Santa Brígida (prolongamento da PA-124) e na rua João Pessoa, do Farol até o Maçarico. Em menor aglomeração na Avenida Senador Lemos, na Travessa Nazaré e na Avenida Almirante Barroso, que dão acesso ao mercado do Porto Grande (Figura 30).

Identificou-se na observação de campo que a maioria dos estabelecimentos comerciais ocupa pequenos pontos comerciais ao longo desse eixo. Isso denota que os locais por onde se realiza a circulação de veículos entre as principais praias se torna uma das vantagens para a localização das firmas em geral. Sobre isso, O'Sullivan (2012)<sup>29</sup> constatou que um aumento de tráfego de consumidores, atraem mais consumidores e gera um aglomerado de empresas concorrentes.

Figura 30-Distribuição das atividades comerciais e serviços no município



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Nas áreas mais recentes de expansão urbana que vão desde o bairro da Ponta da Agulha até a ponte do Rio Sampaio, há um grande número de unidades de comércio de materiais de construção e serviços de obras civis. Notou-se a presença de algumas redes de

<sup>29</sup> Em sua obra, destaca 05 axiomas fundamentais: o equilíbrio locacional, efeitos de auto-reforço, externalidades causam ineficiência, produção sujeita a economia de escala e a concorrência pode gerar lucro econômico zero.

varejo. “O comércio moderno realiza-se através de uma gama de estabelecimentos que vão das grandes lojas, supermercados e mesmo hipermercados” (SANTOS, 2008a, p.86). Um dos maiores empreendimentos pertence ao grupo regional Líder, que ocupa uma área de cerca de dez mil metros. A área de vendas é composta por ótica, farmácia e loja de departamento. A rede de lojas Americanas, de abrangência nacional também está presente no município com uma unidade instalada. Além desses, o município é atendido pelos supermercados São Geraldo, com 06 unidades e também há uma loja remanescente do Grupo Y. Yamada, que já foi uma das maiores redes de supermercados do Brasil, fundada em 1950, em Belém. Há também de se notar a chegada das redes farmacêuticas nacionais Extrafarma, Ultra Popular e Drogasil.

Sobre as possibilidades de renda oferecidas pelo turismo foram entrevistados 100 moradores, dos quais 60% eram do gênero feminino e 40% gênero masculino. Perguntados se acreditavam que o turismo poderia ajudar na economia 90% acreditavam que sim. De fato, a maioria dos entrevistados vê o turismo como sua principal fonte de renda (Tabela 2).

Tabela 2-Papel do turismo na renda familiar

VARIÁVEIS	RESPOSTAS
Principal fonte de renda	80%
Complemento de renda	2%
Dificulta a renda	0%
Apenas ocupação	1%
Não responderam	19%

Fonte: Pesquisa de campo, 2017/2018.

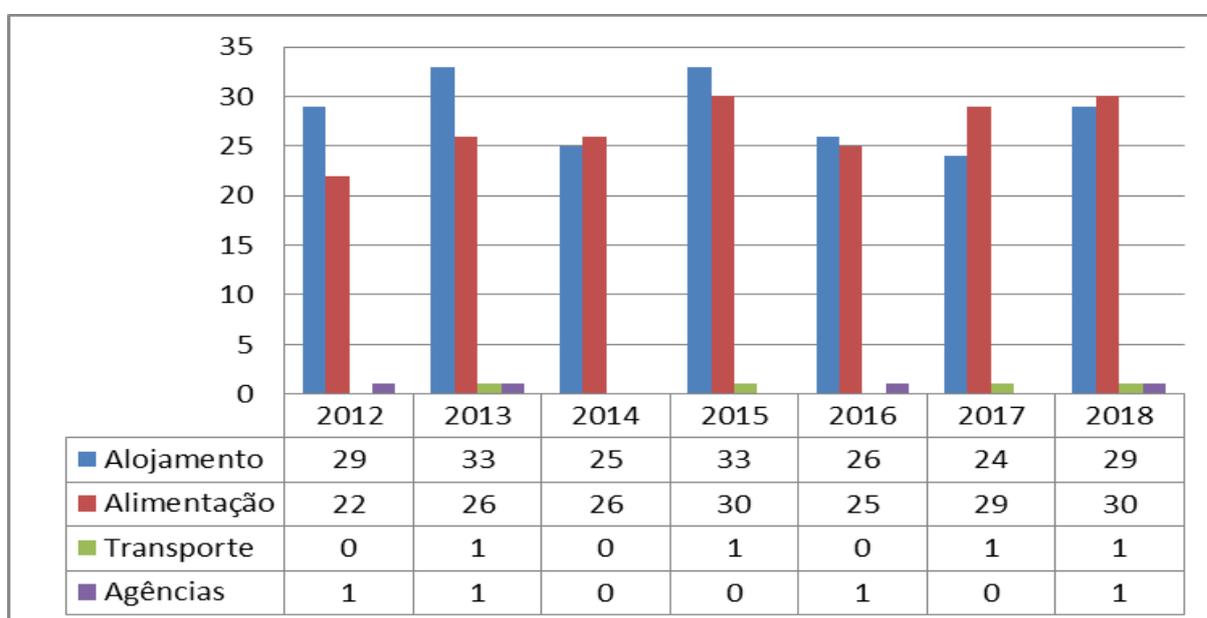
Propriamente sobre a quantidade de atividades diretamente ligadas ao turismo, no início dos anos 2000, Brito (2004) apurou que havia no município 10 hotéis, 01 clube-hotel, 01 resort e 04 pousadas. Atualmente, o número de estabelecimentos de hospedagem é muito maior, considerando que os dados oficiais são subestimados, já que muitos não declararam a RAIS, principal fonte oficial de estudos.

Em 2018 (último dado disponibilizado pelo IPEA)<sup>30</sup> foi registrado que havia 61 estabelecimentos turísticos, sendo 30 de alimentação, 29 alojamentos e 01 de transporte (Figura 31). Percebe-se que houve variação pouco significativa entre a quantidade de estabelecimentos turísticos nesse período, mas mantendo uma tendência discreta de crescimento. Deve ser lembrado que os dados oficiais são dependentes da condição de formalidade das firmas. Em contrapartida, os dados de campo de 2019, apontaram para existência de 76 alojamentos entre formais e informais e 163 unidades de alimentação.

<sup>30</sup> Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/extrator/>

Verifica-se, que o setor de alimentação é expressivo no município, devendo ser ressaltado que esse setor pode servir tanto ao consumo turístico, mas ao mesmo tempo a residentes. Corrobora com um estudo no Havaí que revelou que a principal fonte de ocupações era na alimentação e bebidas, mas que na maioria dos estabelecimentos tem os residentes como consumidores e não são exclusivos para o turismo (CHOY, 1995). Uma das causas dessa predominância justamente pode ser pela menor exigência de capital intensivo no, sendo bem inferior ao do setor de alojamento, normalmente mais exigente nos investimentos, no acesso à tecnologia e na organização burocrática.

Figura 31-Quantidade de firmas turísticas de 2012 a 2018



Fonte: Extrator IPEA, 2019.

Quanto ao salário médio mensal dos trabalhadores empregados no total de firmas em Salinópolis é 1,8 salários-mínimos, o 98º do estado, sendo que 3.976 pessoas ou 10% da população estão ocupadas (IBGE, 2019). 74,8% dos empregados, no censo de 2010 trabalhavam com carteira assinada, sendo que 12% se encontravam no setor de alojamento e alimentação, 17,33% nos serviços domésticos, 9,7% em agricultura e pesca e 27% em comércio e serviços de reparo, segundo estatísticas municipais (FAPESPA, 2017).

Em um quadro geral, obtido através de dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED)<sup>31</sup> (BRASIL, 2019), a dependência do turismo fica evidente na flutuação de empregos formais. Pode-se notar que exatamente o principal setor é o de

<sup>31</sup> O CAGED instrumento de acompanhamento e de fiscalização do processo de admissão e de dispensa de trabalhadores regidos pela CLT, com o objetivo de assistir os desempregados e de apoiar medidas contra o desemprego. A partir de 1986, passou a ser utilizado como suporte ao pagamento do seguro-desemprego.

serviços, seguido pela construção civil e pelo comércio em 2019. Esses últimos, também vinculados indiretamente ao turismo do município, já que além das atividades diretas, a dinâmica imobiliária e o comércio varejista são atividades essenciais para que ocorra a dinâmica do setor.

Observa-se no Quadro 9 que o maior saldo negativo e menor salário médio de admissão, se encontra no comércio e o maior saldo está na construção civil. Na agricultura, as admissões são inexpressivas com apenas 1 registro e 2 desligamentos.

Quadro 9-Flutuação do Emprego Formal e Salário Médio de Admissão Dez/2019

SETOR	ADMITIDOS	DESLIGADOS	SALDO	SALÁRIO MÉDIO DE ADMISSÃO (R\$)
CONSTR CIVIL	295	120	175	1.357,80
COMERCIO	272	352	-80	1.065,86
SERVICOS	473	395	78	1.240,97
AGROPECUARIA	1	2	-1	1.500,00
<b>Total</b>	1.041	869	172	

Fonte: CAGED/MTPS (BRASIL, 2019), com ajustes.

No detalhamento dos saldos por tipo de ocupação, em 2019 (BRASIL, 2019) dá-se destaque as ocupações como serventes de obras, pedreiros, vendedores do comércio varejista, operadores de caixa, contínuos e supervisores administrativos, confirmando a relevância do setor de construção civil e comércio varejista de confecções e gêneros alimentícios para a economia urbana do município. Nas ocupações diretamente ligadas ao turismo é possível identificar recreadores, faxineiros ligados ao setor de alojamentos e de garçons e cumins, ligados ao setor de alimentação. (Quadro 10).

Quadro 10-Saldo de empregos e salário médio

OCUPAÇÃO	ADMITIDOS	DESLIGADOS	SALDO	SALÁRIO MÉDIO DE ADMISSÃO (R\$)
Servente de obras	133	22	111	1.079,62
Pedreiro	71	18	53	1.481,94
Vendedor de comércio varejista	82	62	20	868,23
Recreador	24	12	12	1.089,13
Faxineiro	43	34	9	1.066,63
Garcom	9	20	-11	1.075,22
Cumim	21	31	-10	1.160,00
Operador de caixa	68	78	-10	1.064,61
Contínuo	13	21	-8	1.050,08
Supervisor administrativo	1	8	-7	2.389,00

Fonte: CAGED/MTPS (BRASIL, 2019), com ajustes.

A distribuição espacial das firmas, em geral, (a ser detalhado no tópico 3.1.4) e os tipos de ocupação sugerem certa dependência da atividade turística que por sua vez está essencialmente ligada ao setor imobiliário e de construção civil. Em síntese, o

dimensionamento da economia urbana aponta para certo grau de dependência das atividades turísticas. Essa condição requer um tratamento mais detalhado de alguns fatores que diretamente imprimem desigualdades no consumo e na produção das firmas no espaço geográfico da cidade.

### 3.1.1 Os fluxos turísticos

Os fluxos são os elementos centrais na visão de desenvolvimento turístico, pois sem eles não se pode afirmar a existência do consumo turístico. Nos estudos desses fluxos normalmente são utilizados modelos econométricos, elaborados através de métodos causais e não causais (SONG e LI, 2008; YANG e ZHANG, 2019), além de outros que se ocupam de problemas mais específicos, relativos à maximização das preferências de turistas e minimização de custos envolvidos (DA SILVA, MORABITO e PUREZA, 2018). Trata-se de *approaches* para analisar variáveis influenciadoras da demanda.

Sobretudo, uma das dificuldades metodológicas, se trata justamente do seu dimensionamento, pois depende de um conceito básico: o turista. Devido às inúmeras correntes teóricas e áreas de conhecimento envolvidas nas pesquisas em turismo, é muito difícil determinar um consenso. Muitos pesquisadores tendem a avaliar os fluxos, a partir de qualquer viagem, incluindo negócios e estudos e outros se ocupam apenas de viagens motivadas pelo ócio e lazer. Essa imprecisão ligada ao próprio conceito de turismo implica diretamente na comparação dos resultados das pesquisas. Certamente, sabe-se que existem algumas premissas para alguém se encontrar na condição de turista, podendo incluir a variável tempo e determinados atributos:

Toda pessoa que se desloca para fora de seu local de residência permanentemente, por mais de 24 horas, efetuando um pernoite, sem intenção de fixar residência ou exercer atividade remunerada, realizando gastos, de qualquer espécie, com renda auferida fora do local visitado (PELLEGRINI FILHO, 2000, p. 281)

Do ponto de vista institucional, já foram elaboradas inúmeras classificações e tipologias, variando de instituição para instituição ou de país para país. Por exemplo, a OMT (2003) sugere que o turismo engloba as atividades das pessoas que viajam e permanecem em lugares fora do seu ambiente usual durante não mais do que um ano consecutivo, por prazer, negócios ou outros fins (IGNARRA, 2013, p. 13). Essa organização estabeleceu uma série de recomendações para efeito estatístico, resultantes de uma conferência realizada em Otawa, em 1991, oficialmente adotada pela *United Nations Statistical Commission*, em 1993; orientando

as autoridades locais a incluir as pessoas que viajam por motivos de negócios, para reuniões e conferências, lazer, visita a parentes e amigos, religião, esportes, educação, saúde ou outros, excluindo das estatísticas as tripulações, migrantes, nômades, passageiros em trânsito, refugiados, diplomatas, membros de forças armadas e viagens diárias, diferenciando o turismo doméstico do internacional.

Segundo a OMT (2003), o turista internacional é qualquer pessoa que viaje para um país no qual não possua residência usual e que esteja fora de seu ambiente normal, por um período que não passe de 12 meses e cujo objetivo principal não seja o exercício de uma atividade remunerada dentro do país visitado. Enquanto que o turismo doméstico é circunscrito a viagens em um mesmo país, nas mesmas condições. Quando o visitante permanece pelo menos uma noite em acomodações coletivas ou privativas é um visitante de pernoite, considerado turista, caso contrário, é visitante de um dia ou excursionista. Essas recomendações objetivam aperfeiçoar os cálculos da contribuição econômica do turismo nas contas nacionais e na formação do Produto Interno Bruto das nações.

Quanto ao dimensionamento atual dos fluxos turísticos no mundo, o relatório de pesquisa anual produzida pelo WTTC (2019) revela que atualmente a demanda por viagens e turismo representa 6,5% do total de exportações e 27,2% do total de serviços exportados mundialmente, sendo que Estados Unidos, China, Japão, Alemanha e Reino Unido estão entre os cinco maiores mercados em 2018, em um conjunto representativo de 47% do *Gross Domestic Product* (GDP)<sup>32</sup> global de turismo. Esse estudo também indica que entre 185 países o setor responde por 10,4% e que o turismo doméstico representa 71,2% de todo o gasto turístico em 2018 com forte crescimento em todos os países em desenvolvimento (WTTC, 2019).

No caso do Pará, apesar do incremento de voos internacionais, na quantidade de passageiros no período de 2013 a 2017, a grande maioria de visitantes é de estados próximos como o Maranhão e Amazonas e outros vindos de São Paulo. As viagens são normalmente realizadas por pessoas sozinhas ou com familiares, organizadas por agências, chegando de ônibus ou avião e se hospedando na casa de parentes e amigos, com menor porção utilizando os meios de hospedagem (PARÁ, 2018a).

O relatório de execução do Plano Ver-o-Pará: 2012-2014 concluiu que o Estado do Pará recebeu mais de um milhão de visitantes, tendo crescimento acumulado de aproximadamente 40% neste período; a receita turística saltou de R\$ 380 milhões em 2011 para R\$ 711 milhões em 2014. (PARÁ, 2014). As últimas pesquisas realizadas em 2017

---

<sup>32</sup> Equivalente em inglês ao Produto Interno Bruto – PIB.

demonstram ainda que 37,92% dos turistas em visita ao Pará pertenciam a faixa etária de 26 a 34 anos e que os de 35 e 50 anos corresponderam a 35,70%. Os acima de 50 anos equivaleram a 16%. A menor proporção ficou com os turistas de até 25 anos de idade, com 10,38% (PARÁ, 2018a).

Percebe-se no comparativo entre 2016, 2017 e 2018 (Tabela 3) que de maneira geral, quanto à organização da viagem é motivada por lazer, com a tendência do uso de ônibus, a hospedagem mais solidária, por indicação de amigos ou parentes e uso da internet e organização da viagem por conta própria. No mais, esses estudos<sup>33</sup>, demonstraram que os resultados têm variado pouco, entre um ano e outro, evidenciando características semelhantes ao comportamento dos fluxos do Estado. Nota-se que a principal origem do fluxo é Belém e cidades próximas. Esses turistas preferem se deslocar em veículos particulares e se hospedam com muita frequência na casa de parentes e amigos.

Tabela 3-Perfil do turista comparativo entre 2016, 2017 e 2018

VARIÁVEIS	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)
São residentes no estado do Pará;	89,90	78,5	59,3
Residentes de outros estados	10,1	16,6	32
Residentes de Belém	59,5 %	33,2	15,7
Hospedagem em casa de amigos e parentes	33,30	45,3	54,7
Hospedaram-se em hotéis e pousadas	28,3	39,7	43
Ficaram em casa própria ou alugada	17,5	11,7	2,3
Chegaram de ônibus;	51,50	70,7	66,3
Chagaram de carro próprio	46,4	14	18,7
Chegaram de carro alugado	2,1	15,3	12,7
Viajaram acompanhados	57,8	67,3	75
Viagem motivada por lazer	-	53,7	46
Viagem motivada por visitar amigos e parentes	-	24,3	28
Viagem motivada por negócios ou trabalho	-	21,7	20
Organizaram sua viagem	100	59,3	83,3
Tiveram conhecimento sobre a cidade através de amigos ou parentes;	75,85	74,4	45,3
Tiveram conhecimento sobre a cidade através da internet	-	5,1	54,5

Fonte: SETUR, 2016, 2017, 2018b.

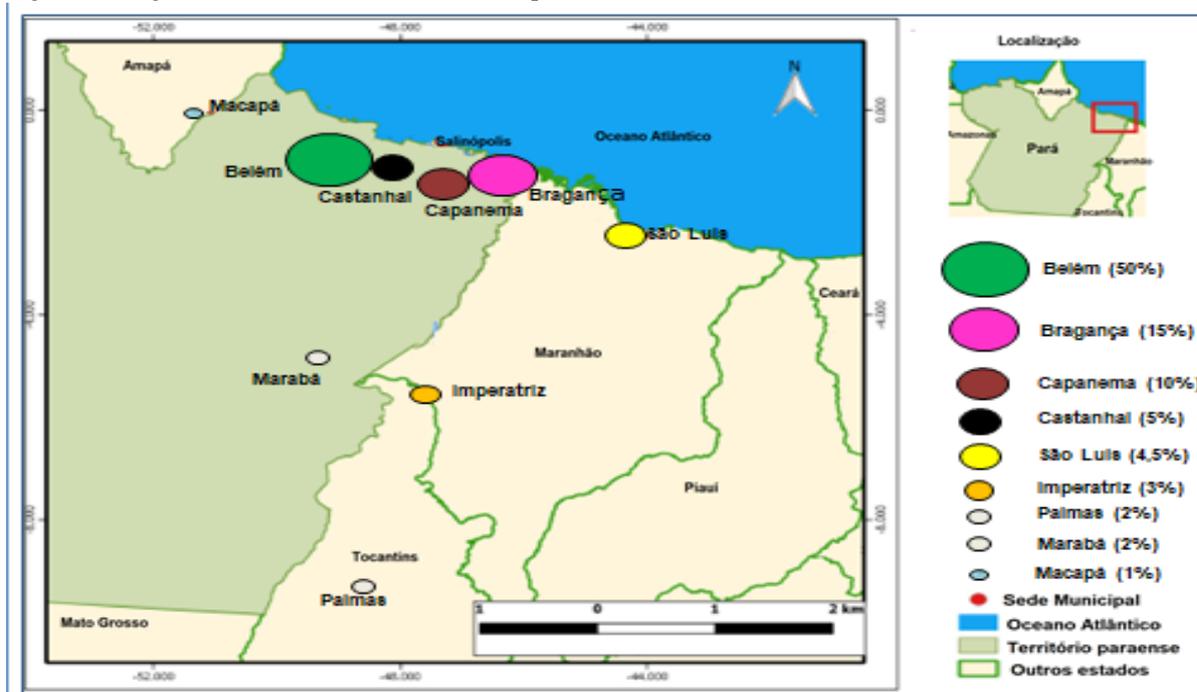
Na pesquisa de 2016 registrou-se que a renda média dos turistas ficava entre R\$1.560 a R\$ 4.800,00 e menos 10% recebiam acima de R\$7.200. Ainda em 2016, o maior gasto realizado na viagem foi com hospedagem, em média de R\$ 65,49, além de gasto com alimentação R\$ 44,71. De forma geral, um turista deixou R\$ 135,26/dia na cidade com uma

<sup>33</sup> Foram aplicados questionários estruturados, contendo com alternativas de escolha pré-definidas e algumas perguntas abertas e o critério aplicado para ser considerado turista foi pernoitar no município e que não fossem residentes em e nem nos municípios vizinhos São João das Piabas e Nova Timboteua. Os locais para coleta de dados foram Terminal Rodoviário e Praias.

permanência média é de 3,2 dias. No ano de 2017, o gasto médio com hospedagem ficou em R\$ 719,04, seguido do gasto com passagens R\$ 611,31, com alimentação R\$ 293,70 e dos com deslocamento interno R\$ 178,23. Bem superior aos gastos apurados em 2018 com hospedagem de R\$ 435,65, com alimentação R\$ 345,60.

Na pesquisa de campo<sup>34</sup>, foi possível observar que entre as principais cidades emissoras encontra-se em Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides da região metropolitana. Em conjunto responderam por 50%, 15% vindos de Bragança, 10% de Capanema, 05% de Castanhal e 02% de Marabá. De fora do estado destacam-se 4,5% de São Luiz, 03% de Imperatriz no Maranhão, 02% de Palmas do Tocantins e 01% de Macapá do Amapá. Houve também registro não expressivo de turistas oriundos de outras cidades (Figura 32).

Figura 32-Origem dos fluxos turísticos de Salinópolis



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Salinópolis está na área de influência de Capanema, cuja interação entre essas cidades é mais intensa, mediante a polarização industrial e comercial exercida por Capanema. Outra interação comum se refere a Castanhal, neste caso, esse município extrapola sua área de influência nas interações espaciais, inclusive com interações representativas com Salinópolis. Na prática, essa dinâmica turística se relaciona diretamente com os padrões de interações entre esses municípios, apontados por W. Ribeiro (2017).

<sup>34</sup> Pesquisa realizada em 2019 com 200 pessoas, que visitavam a Orla do Maçarico e a Praia do Atalaia.

Em relação a Marabá e Imperatriz possui uma relação de fluxos de origem histórica, desde o início do século XX, pela procura de tratamento de Malária, como já detalhado anteriormente, no primeiro capítulo. Além disso, se vê a capacidade de atração de fluxos menos expressivos, porém importantes, de capitais próximas como São Luís, Palmas e Macapá. Essa última, com acesso mais restrito. Em outras palavras, os fluxos turísticos originários das cidades mais urbanizadas da região, com facilidade de acesso terrestre, mas em sua maioria de baixo e médio poder aquisitivo, principalmente quando consideramos como indicador o PIB *Per capita*, renda média e rendimento nominal das cidades de origem.

Alguns estudos (LOPES *et al.*, 2019) apontam que o PIB positivo de cidades mais próximas pode estar associado a um alto nível de participação dos fluxos turísticos de proximidade, representados por visitantes excursionistas que se deslocam de suas cidades para aproveitar as praias próximas e menos urbanizadas, característica comum no turismo litorâneo. Utilizando como referência a renda per capita média de Belém, essa cresceu 61,12% nas últimas décadas, passando de R\$ 529,93 para R\$ 853,82 em 2010. Apesar disso, a desigualdade é uma das principais características da distribuição de renda (Tabela 4). Esse exame sugere que a distância relativamente próxima e, portanto, a exigência de custos de viagens menores desempenha um papel importante na escolha de Salinópolis como destino.

Tabela 4-Distribuição da renda de Belém

<b>VARIÁVEIS</b>	<b>1991</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
Renda per capita	529,93	625,48	853,82
% de extrema pobreza	8,61	7,69	3,54
% de pobreza	26,86	24,45	13,04
Índice de Gini*	0,6	0,64	0,61

\* mede o grau de desigualdade segundo a renda domiciliar per capita, se aproxima de 1 a medida que a desigualdade aumenta.

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013. Disponível em [www.atlasbrasil.org.br](http://www.atlasbrasil.org.br)

Quanto ao meio de transporte utilizado, 50% restante por linha regular de ônibus, 40% chegaram em veículos particulares ou carro alugado e 10% informaram estar transporte fretado(Tabela 5).

Tabela 5-Transporte utilizado

<b>VARIÁVEIS</b>	<b>TURISTAS</b>	<b>PROPORÇÃO</b>
Linha regular de ônibus	120	50 %
Veículo alugado ou particular	80	40%
Transporte turístico (fretado)	10	10 %

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Outra característica importante do fluxo se refere ao meio de hospedagem utilizado, sendo que 63% dos visitantes se hospedaram em casa de parentes e amigos, 30 % em hotéis e

pousadas, 5% em casa própria (segunda residência) e 3% em casa alugada por temporada (Tabela 6). De certo modo, essas características estão diretamente vinculadas à renda média geral dos turistas e conseqüentemente a sua capacidade de gasto. Isso em certa medida, impacta diretamente nos investimentos das firmas. Ressalta-se que os resultados se referem ao período da pesquisa, mas que se comparados com estudos realizados pela Secretaria de Turismo do Pará, em 2016, 2017 e 2018, estão de acordo com os mesmos.

Tabela 6-Hospedagem utilizada

VARIÁVEIS	TURISTAS	PROPORÇÃO
Casa de parentes e amigos	125	63%
Hotéis e pousadas	60	30%
Segunda residência	10	5%
Casa alugada	05	3%

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Com base nos dados sistematizados é possível afirmar que o fluxo turístico de Salinópolis corrobora com os mesmos padrões de todo o Estado do Pará, expressivamente formado por visitantes de regiões próximas como o Maranhão e Amazonas, que normalmente dispõe de tempo livre em férias e feriados prolongados para se dirigir a cidade. O comportamento geral, observado na organização das viagens é baseado em gastos mínimos na maioria dos casos, evidenciando a ocorrência do um circuito inferior, no consumo turístico. A diferença entre os que saem de férias e os que não saem é “que os fatores discriminadores mais significativos são dois fatores econômicos inter-relacionados: ocupação e renda” (PEARCE, 2003, p. 68). Em suma, esses fatores aparecem como mais efetivos na formação dos fluxos turísticos.

Embora, exista uma propensão maior à viagem por parte de pessoas com maior poder aquisitivo, “o mercado não é ampliado apenas pelo consumo dos mais ricos, mas também pela demanda dos menos favorecidos” (SILVEIRA, 2008, p.30). Essa característica está presente na formação dos fluxos, sendo fundamental na articulação das atividades do turismo no circuito inferior. No caso de Salinópolis, a participação das classes empobrecidas, em grande parte, é viabilizada pela oferta de excursões em condições precárias de transporte ou transporte turístico irregular e pelo fracionamento das despesas de alimentação e hospedagem. Em conseqüência disso, um conjunto de serviços se estabelecem com ou sem apoio do Estado, fazendo como que muitas firmas sejam constituídas por proprietários de segundas residências ou mesmo por pequenos comerciantes locais que adquirem terrenos mais baratos em áreas mais periféricas, portanto com menor custo de aquisição para atendimento da demanda de baixa renda, fortalecendo o circuito inferior do turismo.

### 3.1.2 Os empregos no turismo

O mercado de viagens e turismo foi responsável 122.891.000 (3.8%) diretamente em 2018 do total de empregos gerados em atividades de restaurantes e indústrias do lazer demandadas por turistas, com previsão de 154.060.000 de empregos para 2029, um incremento de 2.1% nos próximos 10 anos (WWTC, 2019).

No caso particular, as oportunidades geradas pelo turismo em Salinópolis são bem representativas na economia urbana, embora sejam expressivamente precárias nas relações contratuais de trabalho. O estudo realizado Lopes *et al.* (2019) aponta uma tendência dos municípios litorâneos apresentarem uma taxa de crescimento do emprego no turismo maior do que a apresentada pelas cidades não litorâneas.

No que se concerne ao dimensionamento dos empregos diretos nas atividades características do turismo, o total de ocupações formais registradas nos meses de dezembro dos anos de 2015, 2016, 2017 e 2018, apresentou um crescimento na oferta de ocupações pelo conjunto de atividades e uma pequena variação negativa na participação relativa nas ocupações totais da economia do município, de acordo com, coletado no sistema extrator de dados do IPEA <sup>35</sup>, de acordo com o Quadro 11.

Quadro 11-Ocupações e participação relativa de 2015 a 2018

Referência	Número de ocupações	Participação relativa na economia	Número de ocupações na economia
2015	217	13,01%	1.668
2016	231	10,90%	2.119
2017	274	12,37%	2.215
2018	288	12,23%	2.355

Fonte: Extrator IPEA, 2019.

No mês de dezembro de 2018, observa-se um total de 288 ocupações com maior participação no setor de alojamentos, representa 7,39% do total de ocupações na economia, mantendo-se aproximadamente sempre acima de 7% nos anos anteriores. A Segunda atividade mais expressiva, segundo esses dados é o do setor de alimentação que em 2018 gerou 113 postos e uma participação de 4,8% no total da economia do município. Adverte-se que esses dados do Quadro 12 se referem apenas aos empregos formais.

<sup>35</sup> As atividades características do turismo identificadas no município são relativas ao setor de alojamentos, alimentação e agenciamento. Outras atividades como transporte terrestre; transporte aquaviário; aluguel de transportes; e cultura e lazer não apresentaram resultados. Disponível em: <extrator.ipea.gov.br/>. Acessado em 20 de set. 2019.

Quadro 12- Ocupações em dezembro de 2015 a 2018

ANO/MÊS DE REFERÊNCIA	ACTS	NÚMERO DE OCUPAÇÕES	PARTICIPAÇÃO RELATIVA NA ECONOMIA
12/2015	Alojamento	122	7,31%
	Alimentação	95	5,70%
	Agência de Viagem	0	0,00%
12/2016	Alojamento	151	7,13%
	Alimentação	80	3,78%
	Agência de Viagem	0	0,00%
12/2017	Alojamento	161	7,27%
	Alimentação	113	5,10%
	Agência de Viagem	0	0,00%
12/2018	Alojamento	174	7,39%
	Alimentação	113	4,80%
	Agência de Viagem	1	0,04%

Fonte: Extrator IPEA, 2019.

Em relação à caracterização das atividades, com base nos dados de dezembro de 2018, pessoas do gênero feminino correspondem a maior parcela no contingente na atividade de alojamento, com 88 postos, mais 43 no setor de alimentação e 01 no agenciamento. As ocupações do gênero masculino são a maioria, com 86 postos no setor de alojamento e 70 no setor de alimentação, conforme se verifica no Quadro 13.

Quadro 13-distribuição de ocupações por atividade e gênero em dezembro de 2018

ACTS	GÊNERO	OCUPAÇÕES
Alojamento	Masculino	86
	Feminino	88
Alimentação	Masculino	70
	Feminino	43

Fonte: Extrator IPEA, 2019.

Conforme o Quadro 14, na escolaridade do setor de alojamentos, a maior participação é do gênero feminino, com 71 postos de pessoas com ensino médio completo, contra 58 postos ocupados pelo gênero masculino. O gênero masculino é a maioria entre os postos de ensino fundamental com 26 contra 14 ocupados pelo gênero feminino. Enquanto que as vagas no ensino superior completo são praticamente inexistentes, com apenas 03 vagas entre o gênero feminino e 02 do masculino.

As pessoas do gênero masculino, com ensino médio completo ocupam uma parcela de 53 postos no setor de alimentação, sendo a maioria em relação aos 34 postos ocupados por mulheres. Nos postos ocupados por pessoas com escolaridade de ensino fundamental temos 15 vagas para o gênero masculino e 09 para o gênero feminino. No superior completo, registrou-se apenas 02 ocupações pelo gênero masculino. No agenciamento registrou-se apenas 01 vaga ocupada pelo gênero feminino, superior completo.

Quadro 14-Ocupações por atividade, gênero e escolaridade em dezembro de 2018

ACTS	GÊNERO	ESCOLARIDADE	OCUPAÇÕES
Alojamento	Masculino	Fundamental (até 9º ano)	26
		Ensino médio e superior incompleto	58
		Superior completo	02
	Feminino	Fundamental (até 9º ano)	14
		Ensino médio e superior incompleto	71
		Superior completo	03
Alimentação	Masculino	Fundamental (até 9º ano)	15
		Ensino médio e superior incompleto	53
		Superior completo	2
	Feminino	Fundamental (até 9º ano)	9
		Ensino médio e superior incompleto	34
		Superior completo	01
Agência de viagem	Feminino	Superior completo	01

Fonte: Extrator IPEA, 2019.

Quanto ao variável idade no Quadro 15 obteve-se que a ampla maioria dos postos do setor de alojamento se encontra ocupados por pessoas entre 25 e 49 anos, sendo 75 de gênero feminino e 67 de gênero masculino. No setor alimentação encontra-se também a maioria dos postos ocupados por pessoas entre 25 e 49 anos, sendo 54 do gênero masculino e 32 do gênero feminino. Há poucas ocupações na faixa acima de 50 anos o que indica o predomínio dos mais jovens nos trabalhos de alojamento e alimentação.

Quadro 15-Ocupações por atividade, gênero e faixa etária em dezembro de 2018

ACTS	GÊNERO	FAIXA ETÁRIA	OCUPAÇÕES
Alojamento	Masculino	Até 24 anos	11
		25 a 49 anos	67
		50 anos ou mais	08
	Feminino	Até 24 anos	9
		25 a 49 anos	75
		50 anos ou mais	04
Alimentação	Masculino	Até 24 anos	13
		25 a 49 anos	54
		50 anos ou mais	03
	Feminino	Até 24 anos	9
		25 a 49 anos	32
		50 anos ou mais	02
Agência de Viagem	Feminino	25 a 49 anos	01

Fonte: Extrator IPEA 2019.

Tanto na atividade de alojamentos quanto na alimentação, a maioria dos postos cumpre 41 horas ou mais por semana, sendo 154 postos no setor de alojamentos e a segunda carga horária mais comum é de até 20 horas com 10 postos. Na alimentação encontra-se 103 postos com carga horária acima de 41 horas e apenas 04 com carga horária entre 21 e 40 horas semanal, conforme demonstra o Quadro 16.

Quadro 16-Ocupações por atividade e horas trabalhadas dezembro de 2018

ACTS	HORAS TRABALHADAS/SEMANA	OCUPAÇÕES
Alojamento	41 horas ou mais	154
	Até 20 horas	10
	21 a 40 horas	02
Alimentação	Até 20 horas	06
	41 horas ou mais	103
	21 a 40 horas	04
Agência de Viagem	41 horas ou mais	01

Fonte: Extrator IPEA, 2019.

Quando se trata da remuneração média, nota-se no Quadro 17 que a maior remuneração média é recebida por 08 pessoas com 50 anos ou mais, do gênero masculino nas atividades de alojamentos de R\$ 1693,38, entretanto a média que mais se repete é R\$ 1.103,72, recebidas por 75 pessoas do gênero feminino, entre 25 e 49 anos de idade e destaca-se também a remuneração media R\$1.216,82, recebida por pessoas entre 25 e 49 anos do gênero masculino. No setor de alimentação, 54 pessoas do gênero masculino, entre 25 e 49 anos recebem R\$1.180, enquanto que 32 pessoas do gênero feminino, na mesma faixa etária recebem R\$ 1.177,00 em média. No panorama geral, a tendência é que os homens recebem ligeiramente mais que as mulheres na mesma faixa etária.

Quadro 17-Ocupações por atividade, gênero, faixa etária e remuneração média em dezembro de 2018

ACTS	GÊNERO	FAIXA ETÁRIA	OCUPAÇÕES	REMUNERAÇÃO MÉDIA EM R\$
Alojamento	Masculino	Até 24 anos	11	1.137,00
		25 a 49 anos	67	1.216,82
		50 anos ou mais	8	1.693,38
	Feminino	Até 24 anos	9	1.035,67
		25 a 49 anos	75	1.103,72
		50 anos ou mais	4	706,00
Alimentação	Masculino	Até 24 anos	13	1.067,69
		25 a 49 anos	54	1.184,39
		50 anos ou mais	3	1.151,33
	Feminino	Até 24 anos	9	1.169,00
		25 a 49 anos	32	1.177,00
		50 anos ou mais	2	1.374,00
Agência de Viagem	Feminino	25 a 49 anos	1	1.297,00

Fonte: Extrator IPEA, 2019.

Com base na pesquisa de campo realizada junto ao setor hoteleiro em 2019, identificou 288 postos de carteira assinada, dois quais, somente no Hotel Privê e no Salinas Park Resort foram identificados 243 postos. Desde 2018 com a implantação da primeira fase do resort Salinas Park foram empregados inicialmente 130 funcionários de carteira assinada,

corresponde a quase 90% do total de empregos que haviam sido gerados em 2017, em toda a hotelaria do município.

Todos os outros meios de hospedagem responderam por 81 empregos formais juntos. Os informais (diaristas e familiares) corresponderam a 78 postos. No caso da alimentação, a maioria dos postos é de garçons ou “berreiros”, como são conhecidos os que trabalham atendendo na praia. O problema do registro desses trabalhadores, é que a grande maioria não possui vínculo empregatício formalizado, geralmente, as relações se estabelecem a partir de acordos verbais, convidados a trabalhar nos períodos de maior fluxo (julho e feriados prolongados). Estima-se que algumas firmas chegam a “contratar” cerca de 10 trabalhadores a mais, em média. Na baixa temporada, esse setor se mantém em funcionamento com equipes reduzidas e alguns apenas com membros da família.

De maneira geral, predominam nas atividades turísticas do município, relações de trabalho precárias e mão de obra familiar que explicitam características comuns no circuito inferior. Entre o montante de firmas com características do circuito superior já há um volume menor de oportunidades mais com maior concentração de relações formais de trabalho.

Enfim, as relações de trabalho incluídas na informalidade e trabalho familiar, demonstrado nos resultados da pesquisa, se constituem como uma das principais variáveis do circuito inferior. Em outras palavras, as diferenças no acesso a certos serviços modernos, oferecidos pelas firmas, produziu uma necessidade de adaptação nas relações produtivas e consequentemente no incremento dos empregos e renda surgidos pelo turismo.

A estrutura de empregos no turismo envolve diversas atividades e funções, agregando um grande número de ocupações na cidade, entretanto, temporários. No caso dos garçons e das camareiras, muitos recebem apenas por gorjetas ou diárias trabalhadas, quando não, a remuneração ocorre de forma indireta, através das relações familiares. Como se demonstrou nos dados já apresentados, o menor número postos ocupados se encontra no ensino superior completo, denotando o baixo nível de qualificação. Entretanto é coerente com a disponibilidade estabelecimentos de ensino, no qual não foi identificado nenhum curso de nível superior ofertado na cidade. O que se observa é que de forma geral, esses dados sugerem que os jovens ao se formar, acabam buscando nessas atividades, apenas uma opção de sobrevivência.

Se a principais ocupações formais se concentram nas firmas mais modernas, nas firmas de menor nível de capital, tendem a se apresentar como uma alternativa para grupos de pessoas que se encontram fora do mercado de trabalho. Algumas pesquisas (AYNALEM; BIRHANU; TESEFAY, 2016) apontam que turismo também pode estar empoderando

comunidades por meio da criação de opções de trabalho. Ademais, nesse último caso, os salários são menores e os vínculos são quase sempre informais. Confrontando-se com isso, evidências em outras pesquisas validam claramente natureza cada vez mais precária de muitos empregos no turismo, caracterizados pela irregularidade e insegurança em atividades de meio período, casuais, autônomos, trabalho temporário, trabalhos por comissão e trabalhos baseados na residência (ROBISON *et al.*, 2019).

Nesse sentido, Ioannides e Zampoukos (2018) ao criticarem a narrativa binária simplista do trabalho relacionado ao turismo, em que alguns vêem o setor como um salvador econômico, enquanto outros o consideram como uma abordagem *band-aid* para resolver problemas sociais profundamente arraigados. Essa superação dos discursos mais simplistas sobre a capacidade de geração de empregos de qualidade nos coloca na posição de confrontar as complexidades muito mais profundas, entre as quais estão associadas com as dimensões geográficas deste emprego.

### 3.1.3 Organização e tecnologia das firmas turísticas.

Quanto ao aspecto organizacional, procurou-se inicialmente constatar as variáveis relacionadas aos instrumentos financeiros disponíveis para constituição das firmas. Inicialmente sobre o acesso ao crédito produtivo, o que se aferiu na pesquisa de campo, conforme Tabela 7 é que 32 firmas de alojamentos pesquisadas utilizaram a renda adquirida em outras atividades econômicas ou de outras fontes como a venda de bens, comercialização de cotas na planta, crédito pessoal ou heranças, 04 declararam uso de poupança, 02 uso de crédito institucional bancário, 01 crédito pessoal e 01 venda de cotas e 10 não informaram. No caso das firmas de alimentação entre os que participaram da pesquisa, o resultado é que 40 entrevistados declararam utilizar recursos de outras atividades ou rendas para iniciar suas atividades.

Tabela 7-Crédito produtivo

VARIÁVEIS	ALOJAMENTOS	ALIMENTAÇÃO
Rendas diversas	32	40
Poupança	4	-
Crédito institucional	2	01
Crédito pessoal	1	-
Venda de cotas	1	01
Não responderam	10	08

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

O baixo nível de acesso ao capital para investimentos e o baixo grau tecnológico se reflete principalmente na organização burocrática das firmas. Verificou-se que entre 40 firmas alojamentos entrevistados, 30 não possuía organograma definido, o que reflete o prevalecimento de trabalho intensivo e informal, quase sempre isso acontece com os alojamentos de menos de 25 apartamentos. Por outro lado, os 10 maiores hotéis (com mais de 25 apartamentos) apresentam funções bem definidas e distribuídas, formalmente, através de sistemas de gerenciamento de pessoal. No caso da alimentação, a diferença é ainda maior sendo que apenas 06 dos entrevistados possui organograma definido, conforme se observa na Tabela 8.

Tabela 8-Organização burocrática

<b>VARIÁVEIS</b>	<b>ALOJAMENTOS</b>	<b>ALIMENTAÇÃO</b>
Sem organograma definido	32	36
Com organograma definido	8	05
Não responderam	10	09

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Na organização das firmas do circuito inferior é comum a inexistência de organograma e definição de tarefas por especialização, quase sempre correspondendo ao acúmulo de funções. Nesse aspecto, foi evidenciado que a maioria das firmas apresenta limitações de gerenciamento de pessoal, algo que impacta diretamente na política de emprego.

Registrou-se também a tendência de intensificação de pagamento baseado em crédito, pois a maioria aceita cartão de financeiras, dado o avanço desse tipo de financeirização (SILVEIRA, 2009). No caso da hotelaria de Salinópolis é comum encontrar firmas que possuam máquinas de pagamento, de fácil aquisição, através da compra ou aluguel junto a bancos e outras financeiras, independentemente da formalização ou do porte do empreendimento. Assim, apurou-se entre os entrevistados que 35 aceitam cartão de crédito, débito automático ou voucher de operadoras, 02 somente em dinheiro, 13 não responderam, de acordo com a Tabela 9.

Tabela 9-Principais formas de pagamento

<b>VARIÁVEIS</b>	<b>ALOJAMENTOS</b>	<b>ALIMENTAÇÃO</b>
Cartão de crédito/débito	35	40
Somente em dinheiro	02	02
Não responderam	13	08

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

As estratégias de financeirização adotadas são fundamentais para avaliar o nível de modernização das firmas turísticas como elemento de diferenciação no desenvolvimento

turístico local. A predominância de mecanismos menos institucionalizados de crédito indica a dependência do dinheiro líquido e de outras formas de captação, não institucionalizados de recursos para iniciar os negócios. A maneira de se realizar os investimentos mínimos na abertura e funcionamento da firma também se reflete na aquisição de insumos, por meio de outros créditos adquiridos junto a fornecedores locais, aquilo que Santos (2008a) chama de atravessadores. Na maioria dos casos, esse custo é assumido nas despesas eventuais, sem necessariamente um efetivo controle de estoques, havendo uma variação muito significativa nas estratégias adotadas pelas firmas para realização de aquisições.

Por exemplo, os insumos para composição do café da manhã ou de refeições são adquiridos por conveniência junto às feiras e principalmente nos supermercados sediados na cidade ou em Belém. Nos últimos anos, essas compras cada vez mais são realizadas localmente, mas junto a firmas com maior capacidade de oferta de crédito próprio, como no caso do oferecido pelo supermercado Líder ou mesmo pelos supermercados São Geraldo. Deve-se salientar que quando se trata da aquisição de bens duráveis a tendência é a compra pela internet ou em lojas de Belém.

Em que se refere às variáveis tecnológicas investigou-se o grau de subordinação e integração aos sistemas mundiais de informação e comercialização dos agentes responsáveis pela oferta de serviços. Entre o circuito superior e o circuito inferior existe uma diferença entre aqueles que, em uma expressiva minoria estão efetivamente integradas ao mercado, garantindo a disponibilidade de informações aos agentes de turismo, operadores e até mesmo ao consumidor final, através da internet e aqueles que atuam praticamente à margem do sistema mundial. Não obstante, o acesso a internet e uso da tecnologia da informação são variáveis importantes de demonstrar as diferenças no nível de acesso à modernização do período atual

Uma das variáveis fundamentais para explicar como as firmas estão subordinadas o mesmo concorrem com o circuito superior se refere à capacidade acesso à rede mundial de computadores. Pois é fundamental para a realização de negócios com operadoras e diretamente com os próprios consumidores (PETROCCHI; BONA, 2003; O'CONNOR, 2001). Embora seja uma tendência mundial, a expansão do uso de sistemas de gerenciamento integrado ou mesmo das facilidades de aquisição de assinaturas com empresas de tecnologia, nenhum estabelecimento pesquisado está realmente integrado a um sistema global de distribuição (O'CONNOR, 2001).

Na totalidade das firmas de alojamento entrevistadas, 30 utilizam o acesso à internet, e na alimentação apurou-se que essa situação é inversa, pois apenas 20 acessa a internet, conforme Tabela 10 .

Tabela 10-Acesso a internet

<b>VARIÁVEL</b>	<b>ALOJAMENTOS</b>	<b>ALIMENTAÇÃO</b>
Acesso à internet	30	20
Sem acesso	10	30
Não responderam	10	10

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Sobre o uso de alguma tecnologia de informação voltada para o gerenciamento de serviços, se observou um baixo nível de uso de tecnologias de informação. No setor de alojamento, somente em 16 casos se verificou o uso de computadores no local de trabalho. Em 09 casos, foi declarado o uso de algum software. Essas são justamente aquelas firmas com características de uso de capital intensivo, todas com porte acima de 50 apartamentos, embora nenhuma delas pertença a alguma cadeia nacional ou internacional, exceto o empreendimento Salinas Park Resort, integrada a um sistema internacional de *time-share*. No caso da formação de preços das firmas de alojamento, 10 utilizam preços fixados em sistema (software) contra 33 que fazem negociação direta como o turista e 07 que não responderam. Entre os dez se encontram os alojamentos de maior porte, com mais de 50 apartamentos, que em virtude da necessidade de controle e gerenciamento de custos, utilizam sistemas eletrônicos ou mesmo uso de planilhas eletrônicas.

.No setor de alimentação 20 entrevistados utilizam computadores no gerenciamento das atividades, dos quais 05 declaram utilizar software especializado de gerenciamento de reservas, estoques ou fornecedores e 15 utilizam software de preços (Tabela 11). Ainda em relação à formação de preços, algumas firmas podem utilizar softwares específicos de gerenciamento, outras seguem um tabelamento por temporada. Ademais, a falta de controle de preços é mais, outra condição geralmente observada no circuito inferior. De acordo com Santos (2008a) no inferior é necessário regatear, pois a acumulação de capital não é a primeira preocupação. “Trata-se antes de tudo, de sobreviver e assegurar a vida cotidiana da família, bem como de tomar parte, na medida do possível, de certas formas modernas de consumo particulares a vida moderna” (SANTOS, 2008a, p.46).

Tabela 11-Utilização de computadores e softwares

VARIÁVEL	ALOJAMENTOS	ALIMENTAÇÃO
Utiliza computadores	16	25
Utiliza algum sistema de gerenciamento (reserva estoque, fornecedores)	09	05
Utiliza software de preços	10	15

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Entre os entrevistados foi verificado, além dessas variáveis de organização, o uso de ferramentas de vendas na internet. Além das entrevistas realizou-se uma consulta a *sites* especializados para confronto de informações. Considerando apenas o universo entrevistado, no setor de alojamentos apenas 19 possuíam site próprio de comercialização e reservas, no setor de alimentação foram apenas 11. Na variável de uso de plataformas *on line* de operadoras ou sites que intermediam a busca, comercialização e pagamento, entre os alojamentos 41 utilizavam esses serviços, enquanto que na alimentação 50 possuem cadastro nessas plataformas, conforme se observa na Tabela 12.

Tabela 12-Comercialização na internet

VARIÁVEL	ALOJAMENTOS	ALIMENTAÇÃO
Site próprio	19	11
Plataforma on line (e-commerce)	41	50

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Questionou-se, especificamente sobre veículos de propaganda utilizados, e nesse caso, apurou-se que a ferramenta mais utilizada é a internet, através de redes sociais. Apenas 02 alojamentos e 02 firmas de alimentação informaram participar de alguma feira ou evento, conforme Tabela 13.

Tabela 13-Canais de publicidade utilizados

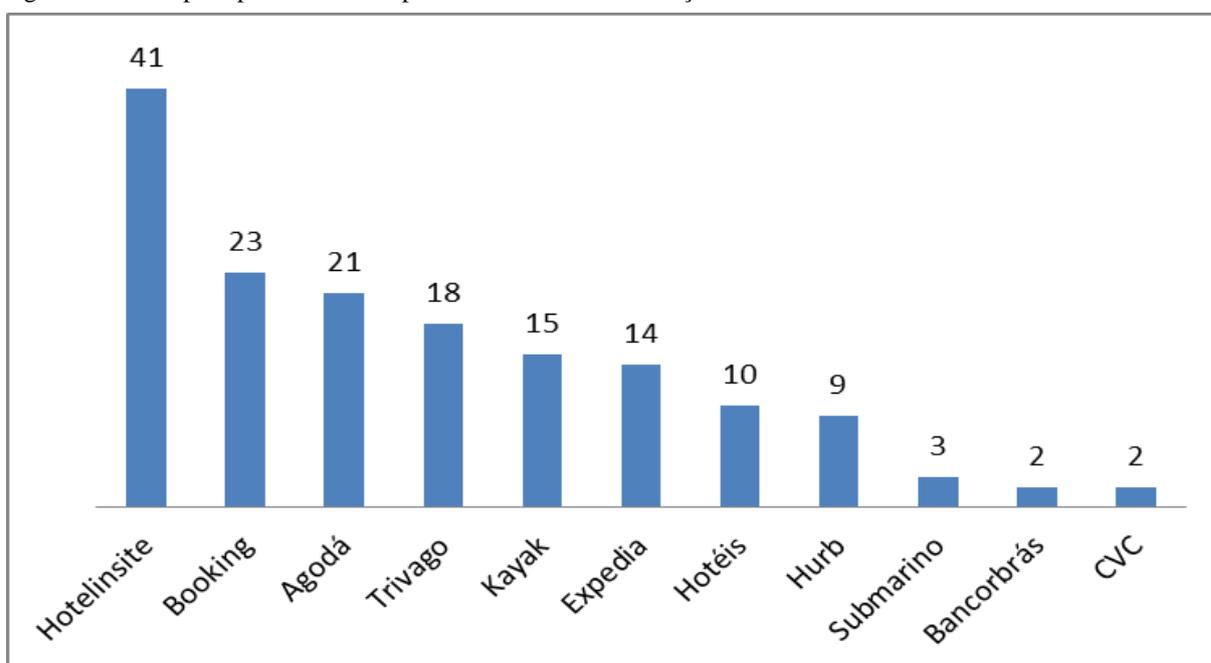
VARIÁVEL	ALOJAMENTOS	ALIMENTAÇÃO
Redes sociais	30	30
Material impresso (folder, panfleto)	07	05
Feiras eventos	02	02
Não informaram	20	20

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Nesse sentido, em março de 2019, foi levantado que os sites de venda e agregadores mais utilizados pelas firmas de alojamento foram o *Hotelsite*, *Booking*, *o Agoda*, *Trivago*, *Kayak*, *Expedia*, *Hoteis.Com* e *Hurb* (Figura 33). Salienta-se que uma firma pode estar

credenciada a mais de um *site*. Se considerarmos o universo de 76 firmas de alojamento, nota-se que uma proporção razoável não utilizam a internet para comercialização e publicidade, dependendo apenas da gravitação de hóspedes em torno do destino ou na publicidade informal ou indicação espontânea pelos próprios clientes.

Figura 33- Principais plataformas de publicidade e comercialização



Fonte: Levantamento nos sites e entrevistas, 2019.

No caso do setor de alimentação, tendo como base as 163 unidades localizadas, identificou-se uma proporção muito elevada de firmas que não utilizam a internet para comercialização. De outro modo, as plataformas mais usadas para realização de reservas ou *delivery* é o *Ifood*, além dele uma pequena parcela do setor também está inscrita no site *Trip Advisor* (Tabela 14).

Tabela 14-Plataformas de venda de alimentação

PLATAFORMA	UNIDADES
Ifood	20
Trip Advisor	50

Fonte: Levantamento nos sites, dezembro de 2019.

É preciso ponderar que o acesso à rede mundial de computadores, em um contexto mais amplo, não representa mais um diferencial tecnológico, nas atividades turísticas já que proliferou rapidamente o uso de equipamentos portáteis como *smartphones* que garantem uma generalização do consumo por esse canal. Por isso, em certa medida, a presença de empreendimentos de alojamento e alimentação sem acesso à internet ou sem disponibilidades

de ferramentas de comercialização na rede insinua também a predominância de serviços baseados em trabalho intensivo.

A publicidade, entre as firmas do circuito inferior está altamente subordinada a agentes externos, essencialmente às empresas de comercialização de caráter multinacional que conseguem se articular simultaneamente no circuito superior como no inferior. A dificuldade do circuito inferior em alocar recursos para a publicidade se reflete basicamente na limitação de visibilidade e conseqüentemente de rendimentos. Desse modo, é que as plataformas nacionais e internacionais de comercialização *on line*, outra forma dos atravessadores se (SANTOS, 2008a) se fazem presentes no processo e subordinam ainda mais as atividades turísticas do circuito inferior. Por outro lado, desde o final de 2019 já surgiram novos empreendimentos que apresentam grandes investimentos, inclusive inserção de sistemas tecnológicos de gestão hoteleira e maior participação na comercialização de suas diárias na internet.

No mais, os que não utilizam a tecnologia de informação, evidentemente são menos capazes de atrair consumidores, já que o mercado exige capacidade de realizar transações comerciais mais remotas. Também, o fato de estar conectado a uma plataforma de comercialização, não garante que as firmas pertençam ao circuito superior, sobretudo demonstra a intensa subordinação das firmas locais aos novos mecanismos de controle e dominação do centro do mercado mundial, isto é, às plataformas de comercialização ou firmas de tecnologia que participam de forma “pura” do circuito superior.

De maneira geral, no caso de Salinópolis há um predomínio de firmas turísticas que não estão conectadas em redes de informação e comunicação com os sistemas tecnológicos, no entanto, existe uma exacerbada intermediação de empresas multinacionais e nacionais de venda na internet. Mas é preciso mencionar que diante das restrições causadas pela pandemia de COVID-19, dadas às necessidades de cumprir protocolos rigorosos de saúde e distanciamento social, é imperioso o uso da tecnologia não somente na comercialização, mas na própria modernização organizacional seja determinante na oferta de serviços turísticos em todo o mundo.

Com a generalização do uso de plataformas de comercialização, o grau de modernização tecnológica das firmas se configura um elemento essencial para explicar o processo de desenvolvimento turístico como resultado das ações no interior dos circuitos da economia urbana, pelo qual podemos concluir que se por um lado, é notável a presença do circuito inferior, por outro, a presença do circuito superior se encontra cada vez mais sutil, em termos de estratégias de subordinação ou da presença concreta nos lugares.

### 3.1.4 Distribuição espacial das firmas turísticas

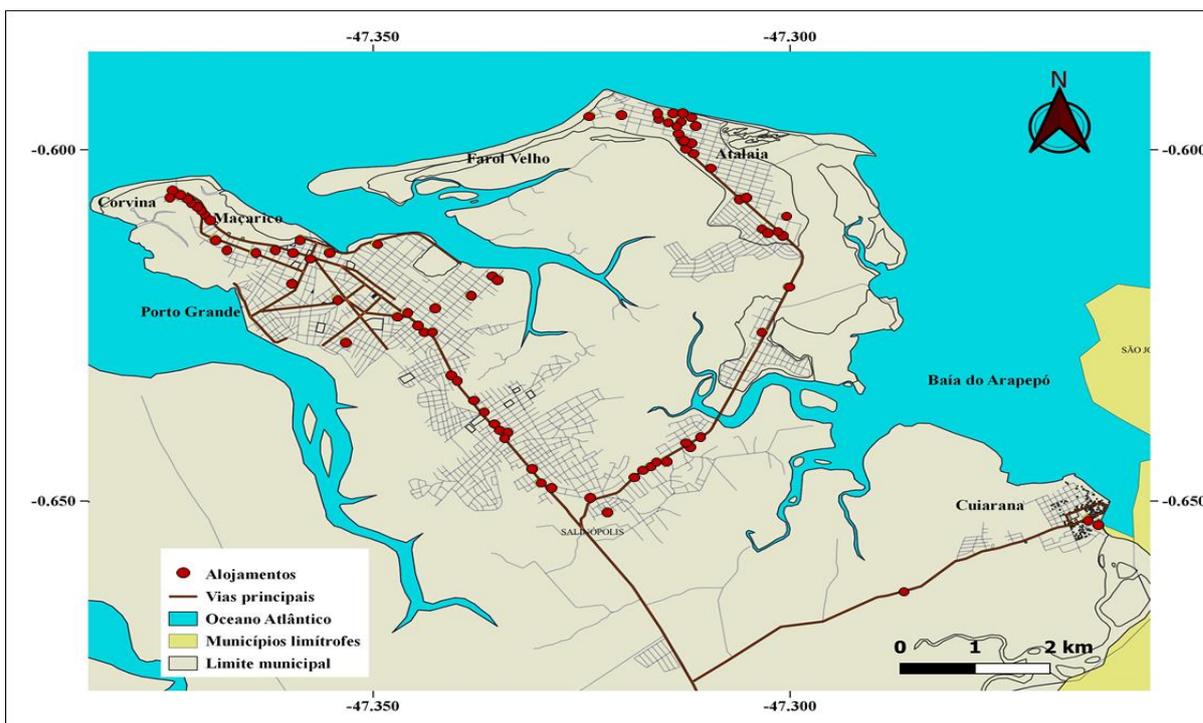
A distribuição espacial das firmas reflete concretamente a concentração de capital intensivo e simultaneamente na dispersão de trabalho intensivo. Na concentração acontece a expansão dos meios de produção, ampliando sua base de acumulação (LENCIONE, 2008), que resultam na fragmentação do espaço urbano, no qual aparentam distinções qualitativas entre áreas, a exemplo do surgimento de condomínios e das ocupações espontâneas das periferias CORRÊA (2007). Na dispersão há inúmeras pequenas concentrações de atividades ou em ocorrência efetivamente isolada, tradicionalmente manifestadas nas 'lojas de esquina', armazéns, açougues, padarias, farmácias, quitandas e bares, frutos de criações de pessoas das redondezas (CORRÊA, 2016), muito mais dependente da força de trabalho do que do capital.

Partindo desses conceitos, interpreta-se na realidade local que a distribuição das firmas confirma o aprofundamento de mudanças socioespaciais, ocasionadas pela dependência econômica do turismo. Depreende-se uma concentração de objetos representativos da globalização em uma porção menor e mais seletiva do espaço geográfico da cidade. Igualmente os pequenos hotéis, restaurantes e outras atividades de trabalho intensivo se espalham pela cidade, permitindo as condições necessárias para a participação da baixa renda.

O que se pode inferir, por essa e outras contradições é que a organização ou (re)organização do espaço como prefere Brito (2004; 2005) promovida pelo turismo não é, de longe, um processo homogêneo, exclusivamente vertical, pois se evidenciou ao longo da formação socioespacial da cidade, um processo de valorização do solo urbano, empreitado pelo par Estado-mercado, conduzido regionalmente, porém, influenciado por uma racionalidade exterior. Essa racionalidade inflige ao espaço geográfico, o surgimento de aglomerações distintas e opostas de firmas. A presença dos dois circuitos acarreta em um esquema de representação que aparenta sobrepor o plano particular ao plano geral. O local e o global se encontram e formam novas centralidades.

Na particularidade do espaço urbano de Salinópolis, foi possível identificar um total de 76 unidades de alojamentos (Figura 34), entre hotéis, pousadas e resort. Essas firmas estão agrupadas em três áreas de concentração, uma que vai do Maçarico até a ponte, uma que representa a vila do Cuiarana e a área insular. Esses agrupamentos se constituem principalmente no entorno dos eixos principais de circulação de veículos que ao entrarem na cidade se dirigem ao centro da cidade ou a ilha do Atalaia.

Figura 34-Distribuição espacial dos alojamentos



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Na porção continental e no Cuiarana está a maior concentração de firmas, onde se localizou 52 e foram entrevistadas 34, sendo que apenas 30 informaram a quantidade de apartamentos e outras 18 não participaram da pesquisa. Na parte insular que vai da ponte até o Atalaia foram localizadas 24 firmas e efetivamente entrevistadas 16, dos quais apenas 12 informaram a quantidade de apartamentos disponível e 08 não participaram da pesquisa.

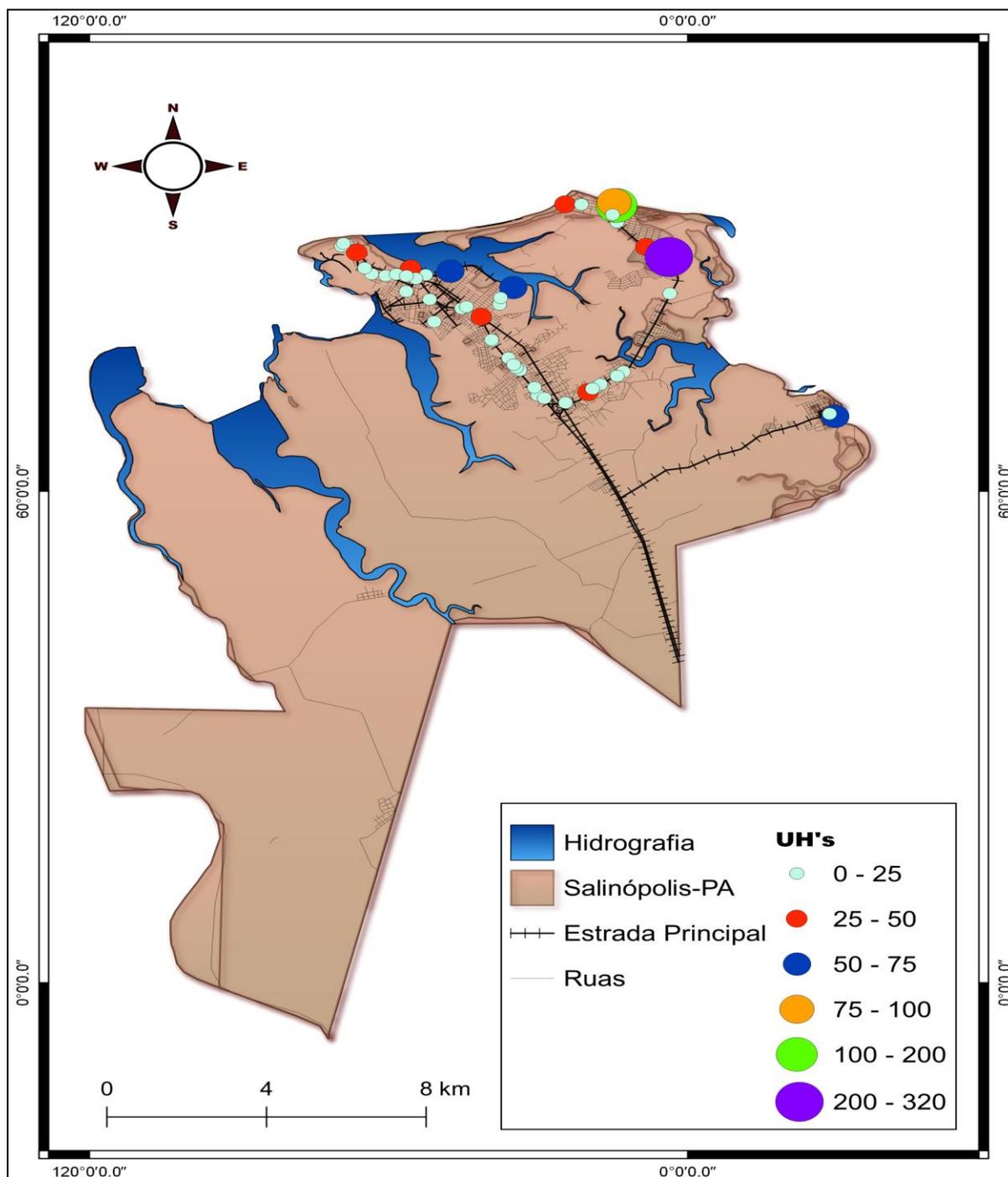
Apesar da maior quantidade de alojamentos se encontrarem na área mais antiga de ocupação, salienta-se que quando se trata da concentração de apartamentos há uma expressiva variação da média de apartamentos disponíveis. No plano concreto, pode se verificar que a distribuição do total, em todo o território municipal foi 1509 apartamentos distribuídos entre 42 firmas que efetivamente informaram a quantidade de apartamentos disponíveis, representando uma média geral de 35,9.

No caso da área continental de Salinópolis são 704 apartamentos, considerando 30 firmas que efetivamente informaram a quantidade de apartamentos representa uma média de 23,5 apartamentos. Na área insular, foram 805 apartamentos distribuídos entre 12 firmas que informaram, resultando em uma média de 67 apartamentos.

Cruz (2005) alerta que o turismo expressa diferenças sociais entre indivíduos e grupos de indivíduos e a tendência de acontecer em porções do espaço com maiores vantagens comparativas. Essa diferenciação corrobora com a noção que o Atalaia é uma

importante zona de expansão de hotéis de médio e grande porte. Portanto, está mais suscetível a presença de estrutura de firmas mais burocráticas e modernizadas, podendo ser observada na representação graduada na Figura 35.

Figura 35-Distribuição graduada de alojamentos por número de apartamentos



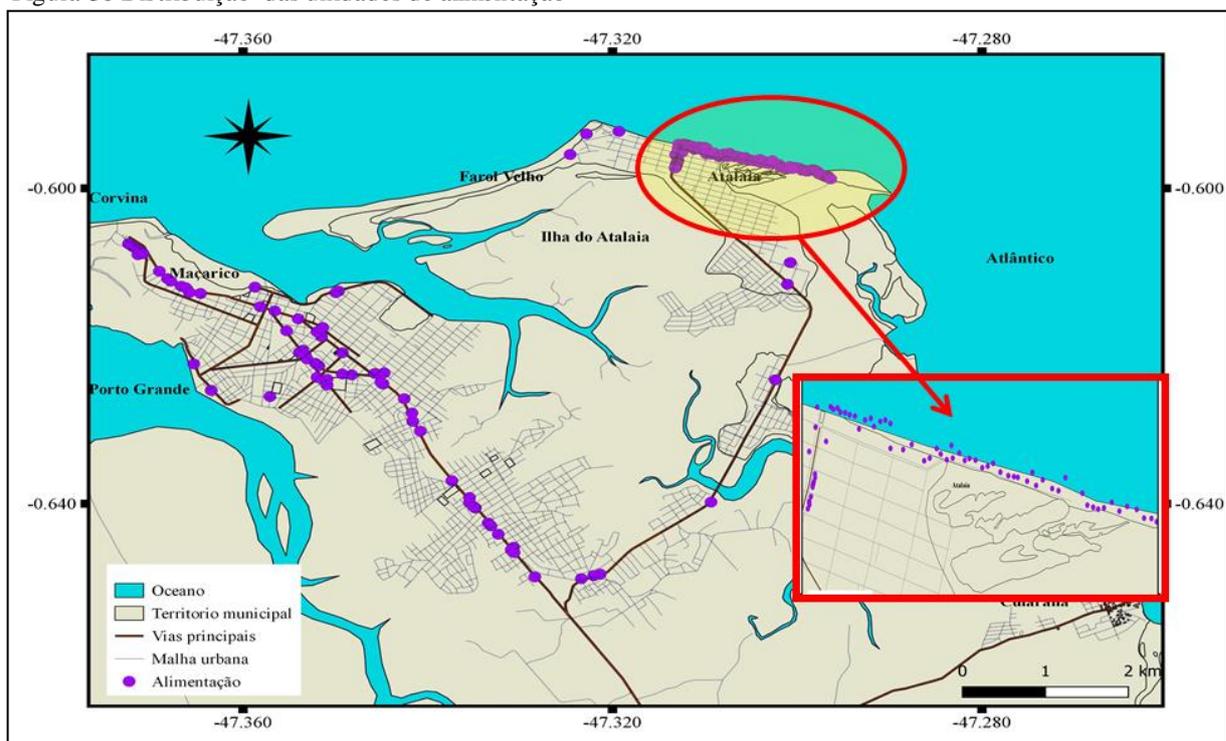
Fonte: Organizado pelo autor e executado por Larissa Fanjas.

É notável a propensão à maior concentração de capital intensivo na ilha do Atalaia, atual área de expansão da atividade turística. No montante percebeu-se, que os maiores

empreendimentos em oferta disponível são Hotel Privê do Atalaia com 142 e 320 do Salinas Park Resort, Hotel Concha do Mar com 77, seguido do Hotel Amazônia Atlântico com 70 unidades, o Hotel Guará com 63 e Paraíso Bom Jesus também com 63 e o Hotel Solar com 56. Esses números demonstram que 56,78% dos apartamentos estão distribuídas em apenas 07 firmas, ou em 14% dos pesquisados.

Em termos quantitativos absolutos, o setor de alimentação é bastante expressivo, com total de 165 unidades, dos quais 42 são restaurantes, 11 são pizzarias e sorveterias, 32 são bares, lanchonetes e outros e 80 são barracas no Atalaia (Figura 36). As firmas de maior porte estão situadas nas áreas loteadas no bairro destacado e na ilha, todas valorizadas pela proximidade da linha de costa, além de que a regularização fundiária por meio da compra desses lotes garante condições melhores de crédito junto às instituições financeiras. É evidenciada a preferência de localização das firmas às margens das vias principais utilizadas pelos turistas na alta estação.

Figura 36-Distribuição das unidades de alimentação



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

No caso, destaca-se a concentração de unidades instaladas na zona insular, num total de 80 barracas e 03 restaurantes, amplamente estudadas por Souza (2012), Souza e Rocha (2018), Silva (2014). Na zona continental, essas firmas tendem a se localizar ao longo do eixo principal de circulação, que envolve, a PA-142, Avenida Miguel Santa Brígida

(prolongamento da PA) e segue até a Orla do Maçarico. Neste último, a aglomeração se realiza com parte do projeto do Estado e também pelas primeiras barracas que se instalaram desde a década de 1970, substituídas por instalações físicas que se integraram a urbanização da Orla.

Parece pertinente afirmar que as apropriações do turismo se consolidaram por meio da espacialização de atividades econômicas produzidas pra atender as necessidades de uma demanda de rendas média e alta, sendo que os espaços com melhor infraestrutura são destinados a condomínios de luxo e hotelaria e restaurantes de grande e médio porte. Em outra face, ocorreu uma dispersão de firmas menos modernas caracterizadas pelo aproveitamento de material e adaptações construtivas se direciona as áreas mais periféricas, perpendicularmente ao eixo mais central de circulação, que expandiu em direção à saída da cidade, onde os terrenos se originam de ocupações espontâneas, com menor qualidade de serviços urbanos, permitindo o barateamento do custo de implantação.

### **3.2 A organização socioespacial de Salinópolis com base nos dois circuitos do turismo.**

Para empreender uma reflexão sobre a organização socioespacial, com base nos dois circuitos da economia urbana, retoma-se a questão da gênese do turismo no espaço urbano da cidade. Inicialmente constata-se que as origens dos primeiros fluxos remetem ao final do século XIX, quando o lugar já era reconhecido pelas suas praias com potencial de área balnear. Na primeira metade do século XX, a cidade já era um local de interesse para o descanso e para fins terapêuticos, e no qual o Estado promoveu uma de suas primeiras intervenções urbanísticas, iniciando uma onda de valorização do solo urbano, concentrado nas áreas do centro antigo da cidade, próximas ao Maçarico.

É possível pensar que a primeira onda de expansão do turismo se estendeu até a década de 1960 com as primeiras ações de melhorias urbanísticas no parque do Caranã e no acesso à praia do Maçarico. Por outro lado, somente com a melhoria de acesso a cidade e à praia do Atalaia, através da construção de rodovias e da ponte do Rio Sampaio, nas décadas de 1970 e 1980 é que se pode visualizar a expansão do turismo como um vetor predominante de organização do espaço urbano.

Essas intervenções, aliadas a um processo de doação de terras públicas, garantiram o estabelecimento de capitalistas do setor imobiliário, privilegiando certas classes sociais, especialmente a classe média e alta de Belém, na ocupação do solo no entorno das praias. Como efeito, a expansão imobiliária decorrente possibilitada pelo turismo colocou o solo do

município no circuito da mercadoria. A mobilização do setor imobiliário local e posteriormente de outras cidades, especialmente de Belém, fez prosperar a construção de residências de alto padrão, de hotéis e pousadas, condomínios e loteamentos em áreas que *a priori* deveriam ser públicas.

Muitas áreas de loteamento avançaram gradativamente sobre a porção norte, em áreas mais escassas e, portanto, se constituindo em vantagem econômica para alguns capitalistas, que viram no desenvolvimento do turismo, uma oportunidade de obter lucros pela renda da terra. Essa lógica contribuiu de forma significativa para a reorganização do espaço urbano de Salinópolis, traduzindo-se em novas formas de uso e apropriação, redefinindo as relações sociais existentes nesse espaço (MARINHO, 2009).

O papel institucional local foi decisivo para atração de empreendimentos mais sofisticados do setor imobiliário. A partir dos anos 2000, a cidade se tornou prioritária para políticas públicas estaduais e culminando na construção da Orla do Maçarico e urbanização da praia do Atalaia. Essa intervenção ecoa a proposta de Trindade Júnior (2018) de que cidades são reinventadas pelo poder público, abrigo-se na retórica da deterioração e do renascimento, propostas de cidades promissoras e atrativas, associadas a projetos preocupados em eliminar o aspecto decadente, o estigma do medo, do perigo e da degradação física e social. Na visão desse autor, o mercado se instrumentaliza para isso, criando e reelaborando meios de produção de um espaço seletivo, cujas manifestações culturais, transformam a experiência e a memória, descontextualizando-as e as fragmentando em experiências “embaladas” a preço definidos em pacotes de turismo e restrita por ingressos e pela venda de produtos agregados.

Esse processo criou condições para atrair um fluxo doméstico de alta renda, principalmente de Belém, Bragança, Castanhal e Capanema. Mas na medida em que se implantaram as facilidades de transporte e acesso, uma grande massa populacional, mesmo com restrições de renda também foi inserida como uma parcela importante no consumo turístico regional. As diferenças quantitativas e qualitativas dos fluxos domésticos foram responsáveis por uma crescente demanda por hospedagens familiares ou de menor porte. Quanto a isso, Pearce (2003) pondera que o turismo doméstico é um dos mais importantes em muitos países, mas que é menos visível por ser frequentemente mais informal e menos estruturado, com menos registros regulares de viagens, conseqüentemente é tomado como menos importante por governos e pesquisadores.

A crescente mediação estabelecida pelo mercado também estimulou a competição por parte de residentes e das classes mais baixas para tomá-lo como meio de sobrevivência.

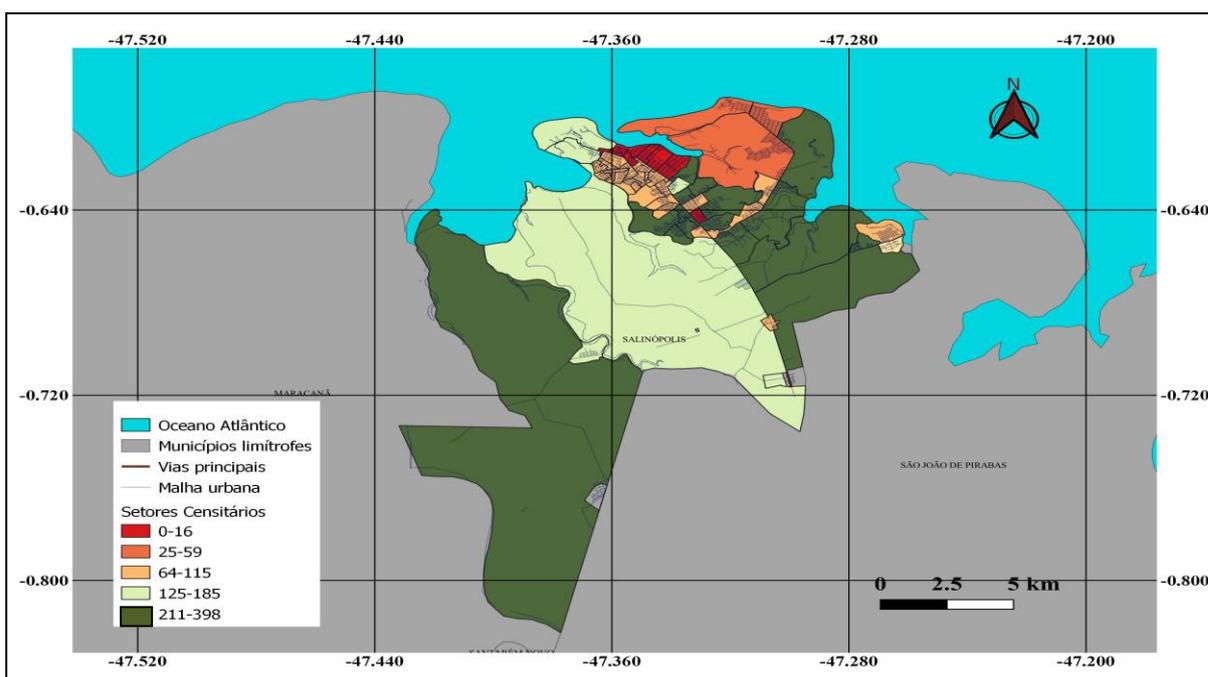
“Aqui estamos diante da passagem da condição do espaço abundante ao desenvolvimento das atividades econômicas, para sua atual condição de raridade” (CARLOS, 2016, p. 69).

O consumo turístico de alta renda se dirigiu às áreas mais próximas a zona costeira (norte da cidade), onde a ação do mercado imobiliário foi mais intensa e os serviços urbanos eram melhores. Singer (2017) afirma que quanto mais escassos os serviços urbanos, maior é a tendência de privilegiar determinadas localizações, desse modo, o mercado imobiliário faz com que a ocupação de áreas mais servidas seja privilégio das camadas de renda mais elevada e a população mais pobre fica relegada às zonas pior servidas e que, por isso, são mais baratas.

Essa seletividade atraiu para o entorno das áreas mais valorizadas um público de baixa renda e pequenos comerciantes que buscam concorrer, através de formas precárias de instalação, pelo uso turístico do espaço. Consequentemente, os espaços foram sendo disputados historicamente pelas duas formas de organização do turismo, desnudando uma característica importante que é a ocupação espontânea de áreas mais frágeis como dunas e restingas, por parte de estabelecimentos com menor aporte de capital e deficiências organizacionais, considerando que este normalmente já está à margem de leis e obrigações. Ao mesmo tempo, que incorporações do setor imobiliário receberam benefícios e facilidades do Estado para aquisição de terrenos em áreas de preservação permanente.

Considerando que a maioria dos turistas de Salinópolis tem origem na região metropolitana de Belém, essa condição aparentemente correspondeu a uma projeção das próprias contradições do solo urbanos existentes na origem do fluxo. Isto é o espaço apropriado pelo turismo espelha as desigualdades socioespaciais existentes na origem dos fluxos, nas quais algumas áreas são mais valorizadas que outras dadas às diferenças de renda (RODRIGUES, 2015).

Essa diferenciação da renda também se transferiu para a cidade. Os dados do IBGE (2010) demonstram que o rendimento nominal mensal pode ser representado por uma concentração de ganhos mais baixos nos setores censitários de áreas mais periféricas, principalmente na área rural e na área próxima as ocupações espontâneas, enquanto que nas áreas mais especializadas pelo turismo, onde se encontram os loteamentos e residenciais há uma ocupação de maior renda, conforme Figura 37. Avaliando a proporção de domicílios, os setores mais próximos ao litoral são ilustrados com menor registro de pessoas ganhando abaixo de R\$ 70,00 reais, o que confirma que a parcela da população com menor condição de renda está alocada justamente nas áreas de menor interesse para turismo.

Figura 37-Domicílios com renda *per capita* de até 70 reais

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Base disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/painel/export/svg.htm>

Castro e Tavares (2016) explicam que é comum na implementação do turismo que parte da população ganhe direta ou indiretamente, seja com os lucros financeiros, seja pelo usufruto das estruturas implantadas para o turismo, mesmo que outra parte veja-se prejudicada com a presença dessa atividade. Corrêa (2007) insiste que diferenças socioespaciais são inevitáveis e necessárias ao capitalismo e constituem simultaneamente reflexo, meio e condição para o funcionamento e reprodução do sistema capitalista. Embora o Estado tenha sido principal indutor na valorização do solo urbano, os beneficiários finais do uso do espaço, de fato são alguns atores imobiliários com maior acesso ao capital.

No quadro atual em que se encontram as firmas turísticas, o pouco uso de crédito institucional e consequentemente pouca disponibilidade para investimentos é recorrente na abertura e funcionamento nos alojamentos e serviços de alimentação da cidade. Uma das consequências visíveis é que os pequenos hoteleiros e proprietários de barracas da beira da praia são condicionados a viabilizar os custos de produção, através da aquisição de terrenos, sem maiores exigências de regularidade, diminuição dos custos de instalação e obras civis, principalmente com aproveitamento de materiais, adaptações de edificações, principalmente de residências; na busca de alternativas de diminuição dos custos fixos.

Em Salinópolis, essas diferenças são vislumbradas com mais nitidez na parte insular da cidade, onde se expande a construção hotéis de alto padrão. Outro detalhe importante se refere à perspectiva de aumento da concentração de apartamentos na ilha de Atalaia, com

previsão de construção de mais 450 unidades na terceira fase do Salinas Park Resort e de 390 do Aqualand. Com isso, não há dúvidas que a parte insular expressa com mais evidência o contraste entre a presença de firmas dos dois circuitos é mais expressivo, motivado pela construção hotéis de alto padrão, ao lado de pequenas pousadas. O contraste entre as formas produzidas pelo capital intensivo e as de trabalho intensivo (adaptativas) fica evidente nos materiais e no próprio sistema construtivo utilizado, como na Figura 38.

Figura 38-Diferenças no padrão construtivo de hospedagens e restaurantes



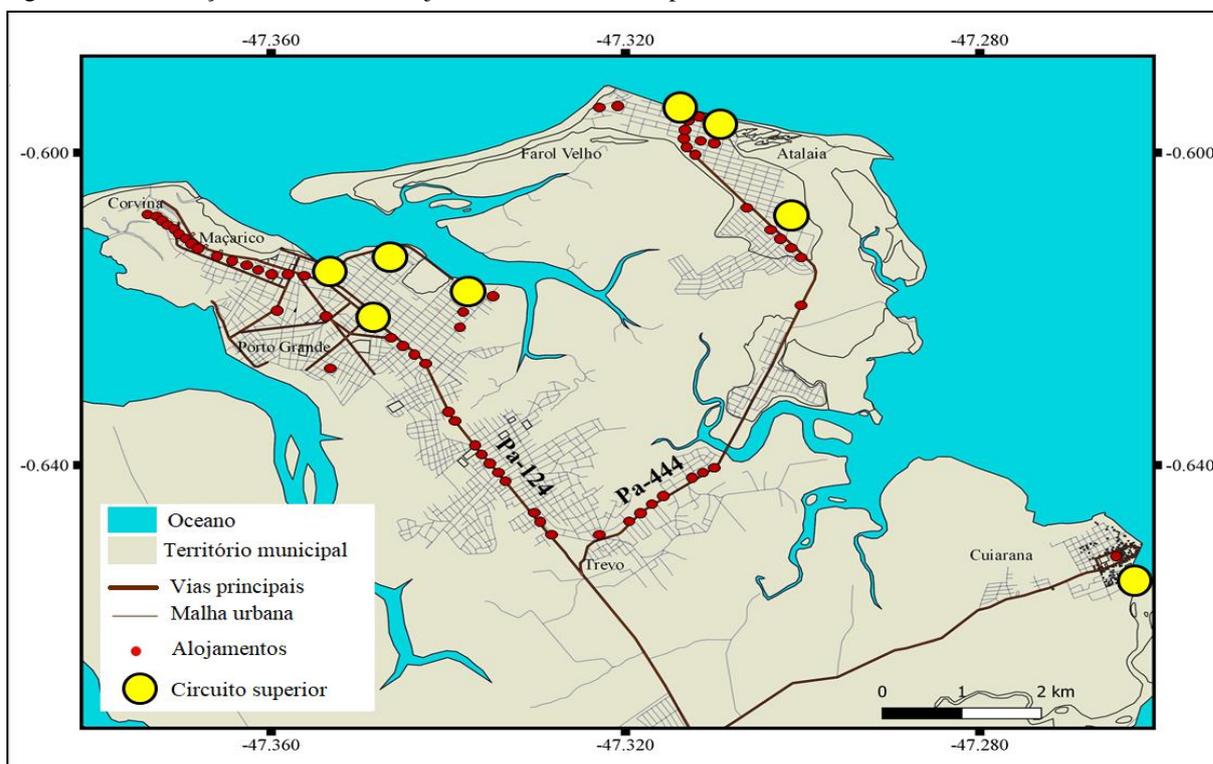
Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

No caso do conjunto de serviços, altamente modernos ou de luxo oferecidos na cidade, se diferenciam inclusive em uma arquitetura mais exigente em termos de investimentos iniciais, com piscinas, lojas e equipamentos modernos nos apartamentos, influenciando diretamente na percepção de conforto e comodidade e que em certo nível de seletividade permitem o afastamento do turista das relações com o entorno. Em tais empreendimentos a tomada de decisões e a comercialização estão diretamente ligadas ao mercado turístico global e que seguem contratos específicos de fornecimento de insumos e equipamentos. Esse nível de empreendimento pode ser encontrado nos hotéis construídos e administrados por grandes capitalistas locais e regionais.

O centro das decisões das firmas de maior porte encontra-se em Belém e Goiânia. O uso de capital intensivo foi percebido em outras firmas como no Hotel Solar, no Hotel Paraíso Bom Jesus, no Privê de Atalaia, no Hotel Praia Bela, no Hotel Salinópolis, no Amazônia Atlântico Resort, no Hotel Concha do Mar e no Atalaia Vip. Essa condição reforça a hipótese

de que há uma concentração de firmas do circuito superior em melhores condições de disputa no mercado regional, localizando-se em áreas maior valor para o mercado imobiliário (Figura 39).

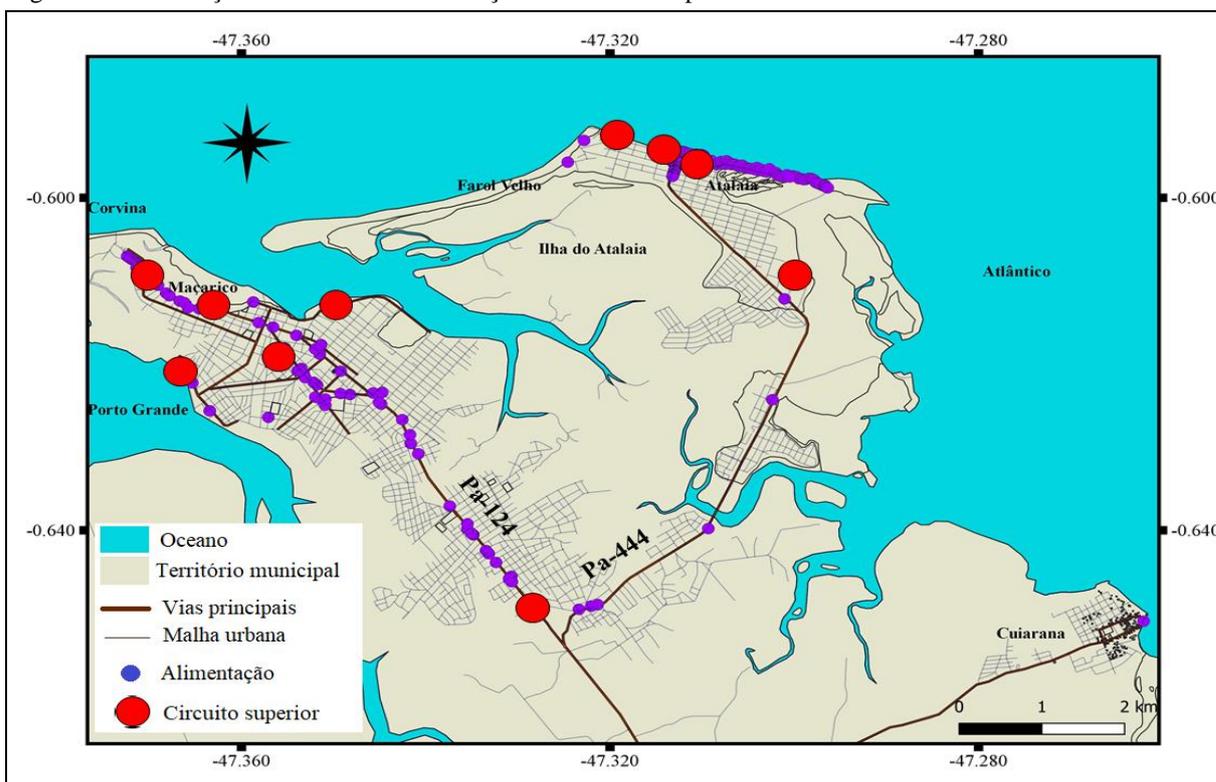
Figura 39-Distribuição de firmas de alojamento do circuito superior



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Os restaurantes voltados para o público de maior renda normalmente integram os serviços de hospedagem de maior porte. De forma geral, os serviços mais sofisticados, com ambientação que exige maiores investimentos em materiais e nas instalações, normalmente se concentram na Orla do Maçarico e no seu entorno e nas áreas de loteamento na praia do Atalaia. Neste segmento foram identificados entre os que apresentavam as características análogas ao do circuito superior, destacam-se o Restaurante do Solar Hotel, Restaurante do Privê do Atalaia, Restaurante do Hotel Salinópolis e o Restaurante do Salinas Park Resort, Restaurante do Concha do Mar. Além desses, foram identificados restaurantes independentes de alto padrão no Maçarico e na área de entorno, entre os quais uma franquia da Companhia Paulista de Pizza, o Caiçara, o Casemirão, o restaurante Marujo's e o Nicolau. Algumas franquias de soverterias foram identificadas, mas se tratavam de quiosques como é o caso da Blaus e Ice Bode e Kibon (Figura 40).

Figura 40-Distribuição de firmas de alimentação do circuito superior

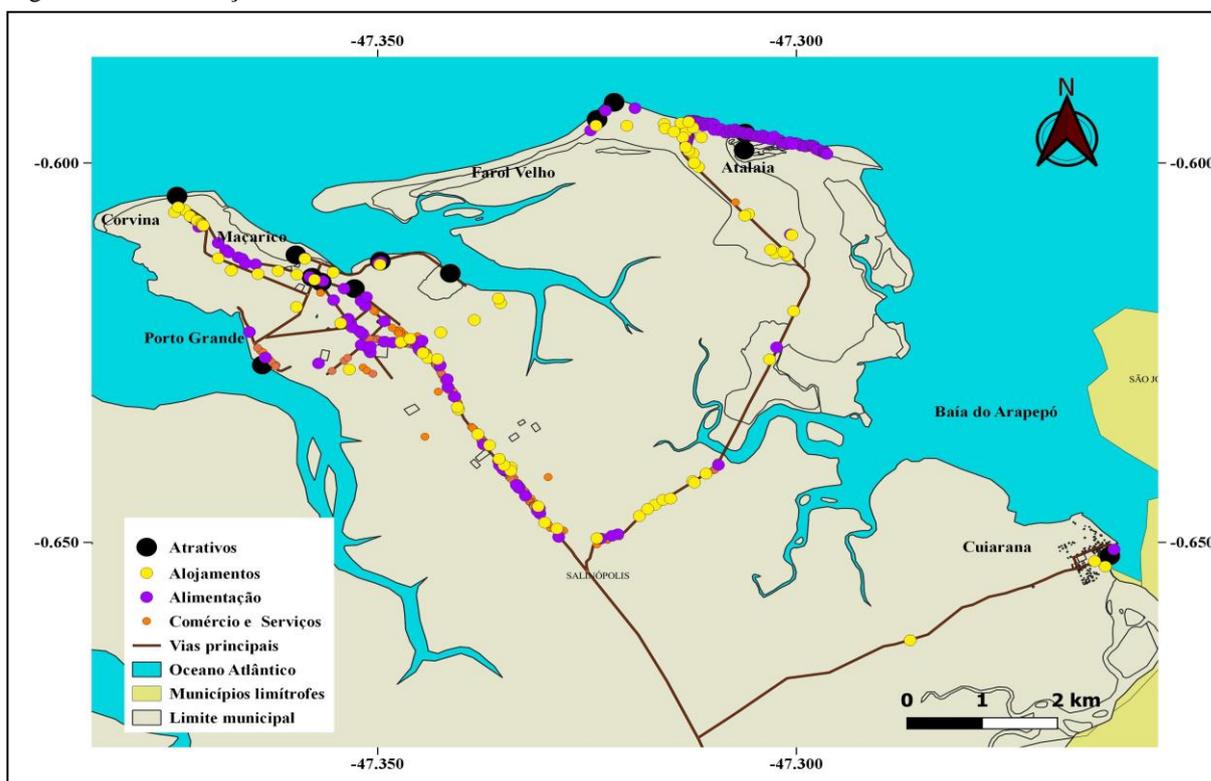


Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Apesar da notável intensificação de investimentos imobiliários em prol do turismo, não foi verificada a existência de um planejamento específico para mitigação das ambiguidades socioespaciais causadas pela dinâmica turística. Embora o crescimento do turismo esteja vinculado ao discurso de que é um vetor de melhorias para a cidade, atualmente, alguns indicadores de serviços públicos apontam que o esgotamento atende apenas 47,8 % dos domicílios e a urbanização de vias públicas só chega a 10,7 % (IBGE, 2019). Ou seja, mesmo com o intenso fluxo anual de visitantes, pouco tem se revertido para melhoria de vida da população permanente. Mesmo considerando essas e outras implicações, é inquestionável que o turismo tenha um papel fundamental na dinâmica urbana e econômica local.

Esse papel central na organização espacial da cidade é nitidamente refletido na sobreposição de pontos de localização de alojamentos, alimentação, comércio e atrativos. A Figura 41 ilustra uma disputa por determinadas áreas, especialmente aquelas em que a circulação de turistas é mais notória, o que impacta diretamente nas prioridades do planejamento urbano da cidade. O que se tem como resultado é que os investimentos públicos se concentram em áreas privilegiadas, reforçando o movimento de valorização do solo em favor da renda da terra.

Figura 41-Concentração das atividades econômicas



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019. .

O turismo está internalizado no plano diretor municipal aprovado em 2006, no qual estabeleceu uma Zona Especial de Interesse Turístico, abrangendo a frente das praias, entorno de dunas, que apresentem atrativos paisagísticos, nos quais são permitidos usos que não interfiram na paisagem e atendam a proibição de instalação de painéis, outdoors e similares; proibição de construção de muros, ou similares e proibição de comércio ambulante nos logradouros públicos.

O planejamento do turismo na visão de Cruz (2005) se dá sobre um espaço concreto, herdado, construído e requer a conciliação de interesses, a superação de vaidades de governantes municipais e um projeto coletivo. Nesse sentido, se o desenvolvimento turístico for considerado como uma variante de um desenvolvimento socioespacial na escala urbana as metas de “eficiência econômica, avanço técnico e tecnológico e outras não devem ser vistas como fins em si mesmos” (SOUZA, 2006, p.76).

Logo, essa conciliação envolve a elaboração de diagnósticos que contemplem o horizonte de moradores, na fundamentação de ações de combate as desigualdades geradas pela apropriação turística do espaço urbano. É preciso chegar ao cerne das verdadeiras necessidades locais, em relação ao papel do turismo no cotidiano da cidade, superando a

exclusividade de esquemas de desenvolvimento turístico estabelecidos por uma ordem externa.

Tal como é demonstrável, há um claro movimento de concentração do circuito superior, de forma gradual, coexistindo e disputando a apropriação do espaço com firmas dispersas e como características do circuito inferior. O acesso diferenciado das classes sociais ao espaço (CARLOS, 2007) causado pela interdependência do turismo nos dois circuitos revela a um movimento de concentração-dispersão no cerne da organização socioespacial da cidade. Cruz (2005) alerta que o turismo expressa diferenças sociais entre indivíduos e grupos de indivíduos que acontecem em porções do espaço com maiores vantagens comparativas.

No mais, a relação entre os circuitos se consolida pela expansão de novas formas de hegemonização do circuito superior, a exemplo da informática, das telecomunicações e até da variedade formas de pagamento relacionadas à financeirização do capital (MONTENEGRO, 2011, 2013; SILVEIRA 2016, 2014, 2009), que se caracteriza pela complexidade de formas associadas às atividades turísticas. Embora o circuito inferior continue a fazer uso de tecnologias obsoletas ou tradicionais, pelo capital reduzido; de outra maneira, amplia-se a possibilidade do uso de técnicas relativamente modernas, subordinando-se as ferramentas promovidas pelo circuito superior.

Enfim, no percurso da análise, procurou-se, essencialmente por diferenças no padrão de modernização nas atividades produtivas das firmas turísticas. Na fase empírica identificou-se o grau de subordinação ao período de modernização tecnológica, que de certo modo se espelha nos contrastes entre as ferramentas, técnicas e recursos financeiros de apropriação do solo. A concretização das variáveis inscritas com características dos circuitos da economia urbana, evidenciadas na cidade, podem ser demonstradas no Quadro 18, em que permite identificá-las, com base nos dados coletados em campo, conforme proposto por Santos (2008a).

Quadro 18- Características dos circuitos encontradas nas firmas de Salinópolis

VARIÁVEL	CIRCUITO SUPERIOR	QUANT.	CIRCUITO INFERIOR	QUANT.
Tecnologia	Firmas de capital intensivo	13	Firmas de trabalho intensivo	87
Organização	Burocrática	13	Primitiva	87
Capitais	Importantes	13	Reduzidos	87
Emprego	Assalariado reduzido	13	Informal volumoso	87
Preços	Fixos	13	Submetidos à discussão	87
Crédito	Bancário	2	Pessoal, não institucional.	98
Reutilização de bens	Nula	13	Frequente	87

Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

A instalação de empresas hoteleiras internacionais, shoppings centers, lojas de grifes internacionais e restaurantes sofisticados, concentrados nas parcelas já privilegiadas da cidade, aceleram a verticalização e a especulação imobiliária (MONTENEGRO, 2011), ao mesmo passo, fazendo com que a modernidade ligada ao turismo dispute o espaço com formas mais precarizadas, agrupadas em uma parcela limitada do tecido urbano, como pode ser visto principalmente na entrada do Atalaia (Figura 42).

Figura 42-Barracas e condomínios no Atalaia



Fonte:Pesquisa de campo, 2019.

Santos (2008a) explica que a coexistência de técnicas menos modernas e modernas na produção de bens e serviços é possível graças às condições gerais do meio socioeconômico, devido à propensão de consumir um produto (serviço) com meios financeiros limitados, acarretando uma baixa da qualidade e nas formas de comercialização. Em termos gerais, na maioria das firmas turísticas pesquisadas em Salinópolis prevalece a organização mais familiar, de trabalho intensivo e capital reduzido, buscando proximidade às áreas dominadas por firmas de capital intensivo.

Embora a desigualdade seja condição necessária na dinâmica econômica da atividade turística, mesmo ambigualmente adotado como estratégia econômica de diminuição da pobreza pelo próprio Estado. Como visto durante a pesquisa de campo, muitas variáveis permitiram caracterizar a presença simultânea de dois circuitos do turismo na economia

urbana de Salinópolis. Nesse contexto, a teoria dos circuitos da economia urbana pode ser defendida como importante luz para elaboração de questões relacionadas ao processo de concentração de firmas modernas de turismo e conseqüentemente da dispersão de alternativas de subsistência que imitam ou se subordinam a esse circuito, conforme demonstra a representação dessa relação e simultaneidade, os dois circuitos são preponderantes na organização espacial do lugar.

Destarte, os fluxos de baixa renda se direcionam para aquelas áreas de ocupação mais espontânea, com menor restrição de acesso, onde ainda predomina o valor de uso, atraindo iniciativas de negócios fundadas no trabalho intensivo. Em suma, o resultado mais evidente desse processo é a dispersão nas áreas periféricas desse sistema, aquelas de verdadeiro valor para o cotidiano das pessoas, que, no entanto, são invisíveis aos gestores e planejadores de turismo, funciona verdadeiramente como um tipo de circuito interno que se relaciona em interdependência com um circuito externo. Essa abordagem dos circuitos pode ser um caminho viável para estabelecer parâmetros diferenciados para outro desenvolvimento do turismo.

## CONCLUSÃO

*O Desenvolvimento desigual é tanto o produto quanto a premissa geográfica do desenvolvimento capitalista. Como produto, o padrão é altamente visível na paisagem do capitalismo, tal como a diferença entre espaços desenvolvidos e subdesenvolvidos em diferentes escalas: o mundo desenvolvido e o subdesenvolvido, as regiões desenvolvidas e as regiões em declínio, os subúrbios e o centro da cidade (SMITH, 1988 p.221).*

As transformações econômicas, culturais, sociais e políticas experimentadas desde o século XIX se traduzem em vários tipos de representação espacial impostas pela *mass média*, onde as pessoas se encontram frente a um processo compartimentado em um mesmo plano (LACOSTE, 1988), no qual se vê uma estreita vinculação entre trabalho e lazer, organizadas na vida moderna (URRY, 2001). É através dessa relação que o turismo se tornou um importante aspecto da vida urbana. A natureza entrou para o valor de troca, através dos lazeres comercializados, industrializados, organizados institucionalmente, dispersando estruturas especializadas e altamente urbanizadas para áreas mais distantes do centro (LEFEBVRE, 2001).

Como resultado dessa tendência, o último século testemunhou o crescimento das atividades turísticas, incorporadas na escala de valores da sociedade e atraindo a atenção de grandes capitalistas. Se nas indústrias modernas, os capitais estrangeiros vão para ramos estratégicos como químicos, siderurgia, construção naval e mesmo em indústrias leves como a têxtil, cujo *output* se destina a comercialização no país de origem dos capitais; nos serviços modernos a capacidade financeira de operação acima das fronteiras, por parte de multinacionais, vai desde a comunicação à atividade hoteleira (SANTOS 2008a).

Sob a perspectiva teórica, a tese versou sobre o desenvolvimento do turismo, na condição de processo cuja dinâmica é possibilitada por uma relação dialética entre os dois circuitos da economia urbana, que entre outras consequências estão na raiz da organização espacial em cidades mais periféricas do capital.

Além disso, a tecnologia da informação posta no plano da análise é tomada por seu papel fundamental no acesso ao atual modelo de desenvolvimento turístico mundial, caracterizado, sobretudo, pela comercialização *on-line*, por meio de plataformas de internet e maior autonomia dos turistas na elaboração dos programas de viagens. “As novas tecnologias da informação estão integrando o mundo em redes globais de instrumentalidade. A

comunicação mediada por computadores gera uma gama enorme de comunidades virtuais” (CASTELLS, 2000, p.57). Simultaneamente se acelerou nos últimos anos um crescente movimento em direção à adoção de sistemas tecnológicos com a finalidade de integrar a cidade ao sistema global de distribuição, surgindo muitas limitações para a população residente, no qual os subempregos e a precariedade das iniciativas de negócios não se traduziram em uma participação ativa nos ganhos privados e sociais.

No período tecnológico, o turismo se insere nos “processos que revolucionaram as qualidades objetivas do espaço e do tempo a ponto de nos forçarem a alterar, às vezes radicalmente, o modo como representamos o mundo para nós mesmo”(HARVEY, 2008, p.219). As mudanças no espaço urbano de Salinópolis, promovidas pela prática do turismo demonstram uma tendência de conflito natural entre a percepção do espaço orientada pelo cotidiano de residentes e a experiência de turistas.

O desenvolvimento turístico, antes de qualquer coisa, representou uma forma de aglomeração de atividades econômicas que podem ocorrer em distintos níveis geográficos (FUGITA; KRUGMAN, 2004). Além dos investimentos de corporações, os investimentos públicos, aparentemente reverberaram para incentivo de atores que já possuíam acesso a um expressivo volume de capital. As fórmulas adotadas derivaram de um modelo global, que envolve etapas que incluem a adoção de instrumentos financeiros, a incorporação de terrenos e grandes obras civis em áreas reconhecidamente públicas.

Naturalmente, o Estado possui um papel importante na produção das diferenciações espaciais, quando se submetido ao poder dos interesses do capital financeiro, principalmente.

If anything, the problem is that capital, in general, and finance capital, in particular, are far too powerful and that the state cannot step in to rebalance affairs because it is captive, politically and economically, to the financial, rentier, producer, and commercial interest of the capitalist class (HARVEY, 2011, p.11).

Por trás disso, há de certo, um processo deliberado de valorização imobiliária, e renda do solo de uma parcela do espaço urbano, pelo qual se manifesta um desenvolvimento desigual.

At the urban scale, the main pattern of uneven development lies in the relation between the suburbs and the inner city. The crucial economic force mediating this relation, at the urban scale, is ground rent. It is the equalization and differentiation of ground rent levels between different places in the metropolitan region that most determines the unevenness of development. In making this assertion, I am aware that other social and economic forces are involved, but many of these operate through the ground rent structure.(SMITH, 1982, p.146)

. Por isso, adverte-se que o desenvolvimento turístico, da maneira como vem sendo discutido e planejado pelo Estado, subordinou-se muito mais pela racionalidade do mercado,

gerando uma expressiva concentração das forças produtivas, convergindo entre outras implicações em uma expressão do desenvolvimento desigual (BROWETT, 1984; SMITH, 1988; LÖWI, 1995; HARVEY 2006 e 2011), no qual a diferenciação produzida no espaço pode ser observada na presença combinada de atividades modernas e atividades mais arcaicas em um mesmo tipo atividade. Ou seja, a “aproximação das diversas etapas, combinações das fases diferenciadas, amálgama das formas arcaicas com as modernas” (TROTSKY, 1977, p.25).

Segundo Novack (1988) em todos os processos de crescimento tanto na natureza como na sociedade, os fatores de um processo em desenvolvimento não se realizam na mesma proporção ou em igual grau. Nesse sentido, foi mostrado por Walker (1978, p30) “within advanced capitalism is essentially a matter of uneven location of use-values in space”. Logo, o desenvolvimento desigual além de ser importante para o processo de valorização do capital. Sobre esse problema, os geógrafos inovaram em suas análises do papel da informação na vida econômica e dos custos ligados ao transporte de bens e pessoas e custos de transferência de notícias e informações (CLAVAL, 2005).

No turismo, a desigualdade “diz respeito à até que ponto os turistas domésticos e internacionais compartilham das instalações turísticas de determinado país ou região ou até que ponto existe uma separação delineada nos recursos e serviços utilizados para cada grupo” (PEARCE, 2003, p.35-36). Em se tratando da expressão do desenvolvimento desigual no turismo, Cruz (2018) concluiu que a circulação, no turismo de massa, é influenciada pelos interesses dos capitais produtivos, sob o comando de empresas globais ou de pequenos capitalistas que atuam na escala regional e local, estando subordinado à lógica de reprodução do capital. Entretanto, no turismo brasileiro, a tendência de concentração espacial do capital, reflete a atuação do próprio Estado, ao tentar viabilizar a atratividade do território para grandes investidores e os consumidores de alta renda.

Por conseguinte, a existência do turismo no circuito inferior pode ser entendida como uma consequência desse processo, verificada nas diferenças causadas pela espoliação da terra e pela exploração da mão de obra dos lugares (HARVEY, 2006; 2011). Por conseguinte, “a verdadeira dialética entre circuito superior e o circuito inferior se dá em nível local, visto que o circuito inferior tem apenas um alcance local” (SANTOS, 2008a, p.360).

Nas origens do turismo na cidade de Salinópolis há evidências suficientes para afirmar que o surgimento de uma elite econômica e política estabelecida pelo acúmulo de riqueza proveniente da exploração do látex nativo, que entre o final do século XIX e início do século XX estimulou o interesse por atividades de lazer das classes mais abastadas de Belém e

que reverberariam numa crescente demanda turística majoritariamente regional para a região costeira do Pará. De lugar estratégico para a ocupação da Amazônia, no período em que cumpria papel na sinalização náutica, a cidade foi revelada como nova estação balnear e novo destino de veranista e procurada para cura de doenças, apresentando alguns espaços como o Maçarico.

A combinação de investimentos públicos e de rentistas da terra, permitiu a aceleração do processo de urbanização de Salinópolis em favor o turismo. Significou a oportunidade para que atores locais e de outros municípios da região incrementassem novas formas de renda, dadas as condições de infraestrutura disponível para realização de atividades turísticas. Simultaneamente, isso permitiu o desencadeamento de ocupação humana que se consolidou de forma espontânea, principalmente em áreas de erosão pontuais nas divisas das praias da Corvina e Maçarico, Farol Velho e Atalaia, onde ocorre o constante recuo de barracas, perda parcial de moradias e abalos às vias de acesso as praias (RANIERI; EL-ROBRINI, 2015). As melhorias no acesso à praia de Atalaia e Farol Velho contribuíram diretamente para o avanço da especulação imobiliária e ocupação mais periférica (de manguezais), por antigos moradores.

A expansão do processo de urbanização para o turismo, também provocou mudanças na vida da população, possibilitando a dinamização de atividades econômicas, que geraram para os moradores ou empresários, relativa dependência dos períodos sazonais. Isso contribuiu para a diversificação de atividades econômicas, em grande parte na informalidade, voltadas para os serviços de alojamento e comércio de alimentos e bebidas. Nesse ínterim, outros problemas se destacam como a expansão imobiliária sobre áreas protegidas, subordinação exacerbada da economia local aos fluxos turísticos, seletividade do mercado formal de empregos, concentração espacial de firmas modernas determinadas por vantagens locais no acesso aos recursos do meio ecológico.

Na questão sobre como a dinâmica entre turismo e os dois circuitos da economia urbana em Salinópolis, verificou-se a natureza contraditória dessa interação no espaço geográfico local. Com base na ação de alguns atores, organizados tanto no circuito inferior quanto no circuito superior foram encontradas diversas evidências de que há uma tendência de concentração de firmas de capital intensivo e o avanço de novas ferramentas de subordinação das firmas do circuito inferior e, sobretudo o turismo se tornou a principal atividade econômica do município.

A formação dos circuitos da economia está diretamente ligada ao grau de abertura da população ao consumo moderno, ao crédito e à capacidade de utilizar transportes individuais

(SANTOS, 2008a), normalmente, são possibilidades mais amplas aos habitantes das áreas mais urbanizadas, como no caso, às capitais da região de entorno. De acordo com Santos (2008a) países subdesenvolvidos ou de terceiro mundo, a grande acumulação de capital implica igualmente na diminuição da capacidade de consumo e na limitação do emprego.

Instaura-se um círculo vicioso. Quanto mais renda se concentra, mais o consumo dos grupos de alta renda se diversifica e mais inadequada é a evolução do perfil da demanda, tornando-se evidente uma subutilização dos fatores de produção. Os pobres são duplamente desfavorecidos, pois não podem ter acesso aos bens que os empresários consideram rentável produzir, quando ao mesmo tempo, declina a produção de bens de consumo corrente. Isso representa também uma limitação do emprego e uma seletividade acentuada na escolha dos parceiros da modernização (SANTOS, 2008a, p. 188)

Quanto a isso, se nas atividades modernas a preferência é pelo trabalho assalariado e de poucas pessoas, no circuito inferior a remuneração se situa no limite ou abaixo e raramente é permanente. A maior quantidade de serviços de alimentação é função do menor acesso ao capital inicial. Pode inclusive haver substituição do crédito institucional por outras formas de capitalização, pois alguns insumos são adquiridos diariamente, em menor volume.

A diferenciação também se demonstrou nas limitações de alcance do crédito institucional para iniciativas locais. As garantias exigidas favorecem principalmente as empresas incorporadoras, que conseguem ter regularização completa e, conseqüentemente, condições mais adequadas para comprovar garantias a eventuais empréstimos. Essas condições normalmente facilitadas pelo próprio Estado inviabilizam entrantes ou pequenos negócios no mercado, que muitas vezes são obrigados a buscar outras formas de capitalização e conseqüentemente determina o desenvolvimento do turismo como um processo calcado na interdependência entre os dois circuitos. Isso corrobora com afirmação de Santos (2008a) de que no caso do circuito inferior por utilizar capital reduzido, podem dispensar uma organização burocrática.

Em certa medida, no exame do quadro local, contrasta com o esforço crescente de governos na incorporação de variáveis do circuito superior e a resistência das populações de renda mais baixa atuam decisivamente no turismo da cidade, mas não usufruem da internalização sistemática de benefícios na melhoria da qualidade de vida urbana.

De acordo com os dados apresentados, infere-se que pode existir no mercado turístico amazônico uma dupla realidade em constante movimento no qual, os moradores podem participar na condição de mão-de-obra, de pequenos empreendedores ou no próprio consumo do espaço. Todavia, os objetivos de desenvolvimento do turismo, imprimem no espaço

geográfico de Salinópolis, restrições de renda e capacidade de investimento que ajudam a impulsionar que algumas atividades tradicionais do turismo como hospedagem, agenciamento, transportes e até espaços de lazer se inscrevam no circuito inferior, mesmo que não seja favorável, o ambiente institucional e nem tenham apoio de créditos bancários do estado, por meio de bancos públicos, ou mesmo apoio tecnológico de alguma espécie.

É imperativo encontrar mecanismos de valorização da diversidade existente na prática do turismo, observando os interesses locais e a efetiva inclusão da sociedade nesse fenômeno. Emergem desse movimento dialético formas alternativas de inserção da produção familiar, por meio de apoio às iniciativas de gerenciamento e comercialização compartilhadas, reconhecendo a coexistência dos dois circuitos turísticos, no contexto amazônico.

A experiência de algumas porções do espaço, antes mediadas pelo valor de uso, passou, através da hegemonização do valor de troca, descortinar diferenças de renda que formam os dois circuitos da economia urbana, consolidando a possibilidade de uma forma de organização mais precária do turismo e outra forma, que se revela mais moderna e com clara tendência a concentração espacial, dados os fatores locacionais produzidos pela própria relação Estado-mercado. Por fim, esse processo de desenvolvimento turístico nada mais é do que um processo dialético formado na interdependência entre os dois circuitos da economia urbana. Para que essa dinâmica possa ser confirmada empiricamente e, portanto, corroborando com tese elaborada foi necessário identificar as variáveis que os correlacionam.

Os resultados da pesquisa permitem a sugerir um amplo debate técnico e acadêmico sobre novas formas de atuação em relação à interdependência dos circuitos, em suas especificidades locais. O planejamento turístico, balizado pelas instituições deve equacionar igualmente as diversas características da demanda e das firmas, respeitando suas especificidades e limitações, especialmente para aqueles que estão inscritos no circuito inferior.

Por essas circunstâncias, entre as possibilidades que surgem para outro planejamento do turismo, a existência de duas formas de organização pelo e para o turismo deve ser objeto de reflexão em relação aos problemas da fruição democrática e inclusiva nas cidades da Amazônia. Logo, se propõe o direcionamento de investimentos públicos para algumas estratégias:

- a) melhoria de mecanismos de acesso ao crédito, tanto para o consumo de baixa renda, concomitantemente em se disponibilize o financiamento de empreendimentos associativos ou familiares;

- b) apoios às formas alternativas e solidárias de turismo, com valorização do turismo doméstico;
- c) apoio tecnológico e organizacional voltado para a melhoria da qualidade dos serviços e comercialização de iniciativas locais, especialmente aquelas desenvolvidas no circuito inferior;
- d) desenvolvimento de plataformas de distribuição eletrônicas voltadas para iniciativas do circuito inferior;
- e) apoio institucional para desenvolvimento de sistemas gratuitos de gerenciamento hoteleiro;
- f) condições de crédito acessíveis a empreendimentos locais e familiares;
- g) apoio à regularização fundiária de pequenos estabelecimentos de turismo;
- h) incentivos fiscais, diminuição de impostos e alíquotas incidentes sobre energia e outros insumos;
- i) investimentos em projetos de logística para absorção de insumos produzidos na cidade.

O prevalecimento de iniciativas no circuito inferior que ora concorre, ora está subordinado a um embrionário circuito superior lança algumas perspectivas como a de que o planejamento e a políticas públicas possam oferecer melhores condições para os pequenos empreendedores locais no sentido de acessar meios modernos de comunicação com o mercado turístico.

Confrontando com a homogeneização do sistema mundial, a presença simultânea dos dois circuitos turísticos, independentemente do grau de difusão é um fator que deve ser objeto de outras análises. Salienta-se que a importância dos resultados sugere a necessidade da realização de mais estudos no campo da Geografia do Turismo, como um caminho para pensar linhas de investigação sobre as diferenciações socioespaciais causadas pelas atividades turísticas nos territórios de países subdesenvolvidos, em especial no contexto das particularidades da Amazônia. Nesse caso, podem emergir diversas pesquisas relacionadas como, por exemplo:

- a) a espacialidade da distribuição de renda da comunidade, frente aos projetos de turismo;
- b) distribuição espacial dos empregos na escala urbana e regional;
- c) pesquisas sobre restrição de mobilidade por classes, etnias e gênero;

- d) estudos sobre concentração espacial de capital e renda na produção e consumo do turismo;
- e) o papel das instituições do Estado no desenvolvimento de ações voltadas o consumo turístico entre as pessoas com maior restrição de mobilidade, por gênero, etnia e classes sociais;
- f) estudos de inovação tecnológica, voltados para inserção tecnológica de iniciativas de economia familiar, comunitária e solidária na produção turística, observando a lógica dos lugares.

O turismo é um dos principais fenômenos econômicos da sociedade urbana, promovendo importantes contradições na organização do espaço geográfico. Não é apenas a busca de autenticidade em lugares remotos, sobretudo, é uma metáfora da vida moderna cuja busca de significado infunde o lazer na sociedade contemporânea (MACCANNELL, 2013). Conquanto, não possam ser reduzidas a mero sentido econômico, as relações que dele decorrem sugerem a necessidade de mais pesquisas que possam dar conta de explicar sua complexidade, na atual era de modernização e competição das cidades no mundo.

Considerando, em última análise, a fragilidade do turismo globalizado diante de grandes desastres, pandemias e guerras, um último ponto a ser observado é que haja uma grande retração nos investimentos das grandes cadeias internacionais, ao mesmo tempo em que as viagens internacionais exigirão maiores investimentos tecnológicos e organizacionais. Isto é, mesmo que haja uma perspectiva do predomínio de fluxos domésticos, o maior desafio das economias locais é garantir que as atividades do circuito inferior realmente possam ser reconhecidas e apoiadas por políticas públicas de turismo.

Em certa medida, a análise da organização socioespacial pelo e para o turismo tentou revelar o entrelaçamento de objetos e ações cujo tecido pode ser encontrada no espaço geográfico da cidade. Dessa feita, buscou-se compreender a transição entre uma divisão pretérita do trabalho, cujo papel estratégico era o de apoiar a navegação para o surgimento de espaços destinados ao turismo, exclusivos ou não. Notou-se, sobretudo, que avançou sobre a cidade a criação de espaço-mercadoria de alto valor de troca, como no entorno do Maçarico, no bairro do Destacado e na Ilha do Atalaia, mas também criou espaços compartilhados por moradores e por visitantes de baixa renda, como no caso das Corvinas e do Porto Grande. Essa expressão geográfica do turismo reflete uma espécie de divisão, a qual resultante da formação dos dois circuitos da economia urbana.

Entende-se que evidenciar a tensão entre forças hegemônicas e hegemônicas em decorrência das diferenças de renda e modernização, devidamente representadas em sua distribuição espacial, abre novas perspectivas para estabelecer uma cartografia do turismo na Amazônia e, por conseguinte apoiar um modelo de desenvolvimento turístico no qual estão situadas formas alternativas mais inclusivas e democráticas de organização do espaço, alicerçadas pela busca de autonomia.

Finalmente, é possível concluir que a organização socioespacial de Salinópolis é resultado de uma relação dialética entre os dois circuitos da economia urbana, constituída a partir do processo de desenvolvimento turístico na cidade, desencadeado pela valorização de determinadas porções do solo urbano e de sua conseqüente conversão em mercadoria; refletindo-se na predominância de um fluxo turístico regional, formado simultaneamente por uma demanda de baixa e alta renda; marcado pela precarização das relações de trabalho e prevaência da informalidade e do trabalho familiar; evidenciado também pela presença em maior quantidade de firmas com menor grau de modernização organizacional e tecnológica cuja distribuição espacial revela a concentração de capital intensivo e a dispersão de firmas de trabalho intensivo, que de uma forma geral corresponde a coexistência de dois circuitos do turismo na economia urbana.

## REFERÊNCIAS

ABREU José Coelho da Gama. **A Amazonia**: As províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brazil. Lisboa: Livraria Antiga e Moderna. 1883.

ALDEBERT, Bénédic.; DANG, Rani. J.; LONGHI, Christian. Innovation in the tourism industry: the case of tourism@. **Tourism management**, v. 32, n. 5, p. 1204-1213, 2011.

ALMADA, José Alexandre Berto de. A reestruturação produtiva e o circuito inferior do turismo nas praias de Redinha Nova, Santa Rita e Jenipabu, Extremoz–RN. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 2, n. 6, p. 60-83, 2017.

ALMEIDA, Adrielson Furtado; JARDIM, Mario Augusto Gonçalves. Mudanças socioeconômicas e ambientais resultantes das políticas públicas de desenvolvimento socioeconômico no litoral do Nordeste do Pará, Brasil. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 49, 2018.

AMARAL, Márcio Douglas Brito. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais**: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental-Marabá (PA) e Macapá (AC). 2010. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

ANDRADE, José Vicente de. **Turismo**: fundamentos e dimensões. 8.ed..São Paulo: Ática. 2002. 215p.

ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. **Formação e capacitação do profissional em turismo e hotelaria: reflexões e cadastro das instituições educacionais do Brasil**. São Paulo: Aleph, 2002.

ARMSTRONG, Warwick R.; McGEE Terence Gary. Les villes du Tiers Monde : théâtres d'accumulation, centres de diffusion. In: **Tiers-Monde**, tome 26, n°104, p. 823-840, 1985.

ASP, Danilo Gustavo Silveira. Sal das águas: “modernização” e relações de poder na fazenda salina dos Roque (Bragança-PA, 1920-199). p. 169-226 In: CAMPOS, Ipojucan Dias (org). **Bragança (PA): famílias, política e comércio**. São Paulo: LF Editorial, 2017.

ABIA. Associação Brasileira da Indústria Alimentícia. **12º congresso Internacional de Food Service**, 2019. Disponível em: <[www.abia.org.br/cfs2019/mercado.html](http://www.abia.org.br/cfs2019/mercado.html)>

AYNALEM, Sintayehu.; BIRHANU, Kassegn.; TESEFAY, Sewent. Employment Opportunities and Challenges in Tourism and Hospitality Sectors. *J Tourism Hospit* Volume 5 numero 6, p.1-5, 2016.

BAENA, Antonio Ladislau Monteiro. **Ensaio Corográfico sobre a província do Pará**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

BARBOSA, Isabella Batalha Muniz. **Modernidade e assimetrias na paisagem: a fragmentação de ecossistemas naturais e humanos na baía noroeste de Vitória-ES**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2005.

BENNETT, Marion M. Information technology and travel agency: A customer service perspective. **Tourism Management**, v. 14, n. 4, p. 259-266, 1993.

BERGMAN, Bosse. Guides to a geography of tourism. **Belgeo. Revue belge de géographie**, n. 3, 2012.

BLOCH, Michael; PIGNEUR, Yves; SEGEV, Arie. On the road of electronic commerce-a Business value framework, Gaining competitive advantage and some research issues. **Paris: Université de Lausanne, Ecole des Hautes Etudes Commerciales/Institut L'Informatique et Organisation**, 1996.

BOHLE, Hans-Georg. Geografia do desenvolvimento. **Mercator-Revista de Geografia da UFC**, v. 9, n. 20, p. 7-28, 2010.

BOITEUX, Bayard do C. 2003. **Legislação do turismo**: tópicos de direito aplicados ao turismo. Rio de Janeiro: Campus. 2003.

BORELLI, Dario Luis. Aziz Ab'Sáber: problemas da Amazônia brasileira. **Estud. av.**, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 7-35, abr. 2005.

BOULLÓN, Roberto C. **Planificación del espacio turístico**, 4. ed. México: Trillas. 2006.

BRAGA, Theodoro José da Silva. **Apostillas de historia do Pará**. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1913.

BRAGA, Theodoro José da Silva. **Guia do Estado do Pará**, Belem:Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1916.

BRAGA, Theodoro José da Silva. **Noções de Chorographia do Estado do Pará**. Belém: Empreza Graphica Amazonia, 1919.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda - Dados por Município – Ajustados, 2019**. Disponível em [http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged\\_isper/index.php#](http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_isper/index.php#). Acesso em 01 dezembro de 2019.

BRASIL. Ministério Público Federal. **Processo: 94.0004220-5 classe 7100 - Ação Civil Pública**, Belém, 1994. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/dados-da-atuacao/grupos-de-trabalho/encerrados/gt-zona-costeira/docs-zona-costeira/acps-zona-costeira/acp-940004220-5-pa.pdf-1/view>> . Acesso em 20 dez.2019.

BRASIL. **Programa de regionalização do Turismo**: Metodologia. Secretaria Nacional de Estruturação Do Turismo, Brasília, 2017. Disponível em: [http://regionalizacao.turismo.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=88:metodologia&catid=8&Itemid=271](http://regionalizacao.turismo.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=88:metodologia&catid=8&Itemid=271). Acesso em 01 dezembro de 2019.

BRASIL. Proposta Categorização dos Municípios do Mapa da Regionalização. Subsecretaria de Inovação e Gestão do Conhecimento – SIG, Brasília, 2019. Disponível em: <<http://regionalizacao.turismo.gov.br/images/conteudo/Apresenta%C3%A7%C3%A3o%20Categoriza%C3%A7%C3%A3o%202019.pdf>>. Acesso em dezembro de 2019.

BRASIL. **Turismo** – 3. ed. – Brasília : Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2015.

BRASIL. **Turismo** – 3. ed. – Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2015.

BRAZTOA. Associação Brasileira das Operadoras de Turismo **Anuário Braztoa**, 2019. Disponível em: < [http://braztoa.com.br/?post\\_type=publicacao&p=6182](http://braztoa.com.br/?post_type=publicacao&p=6182)>. Acesso em 02 de maio de 2019.

BRENNER, Neil; SCHMID, Christian. The ‘urban age’ in question. **International journal of urban and regional research**, v. 38, n. 3, p. 731-755, 2014.

BRITO, Francinete Maria Oliveira de. Salinópolis-pa: (re)organização sócio-espacial de um lugar atlântico-amazônico. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**, p. 2424 -2440. Universidade de São Paulo, 2005.

BRITO, Francinete Maria Oliveira de. **Salinópolis-PA:(Re) Organização Sócio-Espacial de um Lugar Atlântico-Amazônico**. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, 2004.

BROWETT, John. On the Necessity and Inevitability of Uneven Spatial Development under Capitalism. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 8, n. 2, 1984.

BUTLER, Richard W. Sustainable tourism: A state-of-the-art review. **Tourism geographies**, v. 1, n. 1, p. 7-25, 1999.

BUTLER, Richard W. The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. **Canadian Geographer/Le Géographe canadien**, v. 24, n. 1, p. 5-12, 1980.

ÇAKMAK, Erdinç; LIE, Rico; MCCABE, Scott. Reframing informal tourism entrepreneurial practices: Capital and field relations structuring the informal tourism economy of Chiang Mai. **Annals of Tourism Research**, v. 72, p. 37-47, 2018. :

CAMAGNI, Roberto. **Economía Urbana**. Barcelona: Antoni Bosch Editor, 2005.

CAMARGO, Haroldo L. Fundamentos multidisciplinares do turismo: história. In: TRIGO, Luis G(org.) **Turismo como ensinar, volume 1**. 2.ed. p. 33-85. São Paulo: Senac. 2001.

CAMILO, Irene; BAHL, Miguel. Desenvolvimento do turismo baseado em elementos culturais. **Turismo e Sociedade**, v. 10, n. 1, 2017.

CARLOS, Ana Fani A. Da organização a produção do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Miguel Espósito B.(orgs) **A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto. 2016.

CARLOS, Ana Fani. Diferenciação Socioespacial. **CIDADES**, v. 4, n. 6, 2007a, p. 45-60

CARLOS, Ana. Fani A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH. 2007b.

CARNEIRO, Rosalvo Nobre. Dos circuitos da economia urbana aos circuitos de fluxos sócioespaciais: a indústria têxtil de São Bento, Paraíba, Brasil. **Revista Políticas Públicas & Cidades-2359-1552**, v. 5, n. 1, 2017.

CASTELLI, Geraldo. Administração hoteleira. 9.ed. Caxias do Sul: Educs, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**: volume I. 8.ed. tradução de R. V. Majer. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Cleber Augusto Trindade; TAVARES, Maria Goretti da Costa. Processos de turistificação do espaço do patrimônio cultural: um estudo no centro histórico de Belém-PA. **Turismo: Estudos & Práticas (RTEP/UERN)**, Mossoró/RN, vol. 5, n. 1, p. 57-87. 2016.

CATAIA, Márcio; DA SILVA, Silvana Cristina. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim campineiro de geografia**. v.3 n.1, p 55-75, 2013.

CÉSAR, Pedro de Alcântara Bittencourt. Urbanização Turística: esboço para a definição de uma categoria do espaço social. 2013. **Turismo em Análise**, v 21, n.2, p.406-420. 2010.

CHOY, Dexter J.L. The quality of tourism employment. **Tourism management**, v. 16, n. 2, p. 129-137, 1995.

CHRISTALLER, Walter. Some considerations of tourism location in Europe: the peripheral regions, under-developed countries, recreation areas. **Papers of the regional Science Associations**. XII Lund European Congress 12, p. 95-105, 1963.

CLAVAL, Paul. Geografia econômica e economia. **GeoTextos**, v. 1, n. 1, 2005.

CLAVÉ, Salvador Anton. El desarrollo de parques temáticos em un contexto de globalización. **Boletín de la asociación de geógrafos españoles**, n.28, p.85-102, 1999.

CORAGGIO, José Luís. Uma leitura de Polanyi desde la economía social y solidaria em America Latina. **Cadernos Metrópole**, v. 16, n.31, p.17-35, 2014.

CORBIN, Alain. **Território do vazio?** A praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORRÊA Roberto Lobato. Periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista brasileira de geografia** Rio de Janeiro, RJ: IBGE v.49, n.3, p.39-68. 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**, v. 4, n. 6, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos Sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processos, formas e interações espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 61, n. 1, p. 127-134, 2016.

CRUZ, Ernesto. **Estrada de Ferro de Bragança: Visão Social, econômica e Política**. SPVEA Superintendência de plano de valorização econômica da Amazônia./Setor de Coordenação e Divulgação. Belém, 1955.

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

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Desenvolvimento desigual e turismo no Brasil. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia**, n. 36, 2018.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Geografias do turismo de lugares a pseudo-lugares**. São Paulo: Roca, 2007.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Políticas de turismo e construção do espaço turístico-litorâneo do Nordeste do Brasil. p. 287-295. In: LEMOS, Amália Inês G. **Turismo impactos socioambientais**. 3.ed. São Paulo: Editora Hucitec, 2001.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Políticas públicas de turismo no Brasil: território usado, território negligenciado. **Geosul**, v. 20, n. 40, p. 27-43, 2005.

D'AZEVEDO, João Lúcio. **Os Jesuitas no Grão-Pará: suas missões e a colonização. Bosquejo histórico com varios documentos inéditos**. Lisboa: Livraria Editora Tavares Cardoso & Irmão, 1901.

DA SILVA, Admilson Alcântara; MORABITO, Reinaldo; PUREZA, Vitória. Optimization approaches to support the planning and analysis of travel itineraries. **Expert Systems With Applications**. v.112, p 321-330, 2018.

DA SILVA, João Marcos Lima; DE OLIVEIRA JUNIOR, R. C.; RODRIGUES, T. E. Levantamento de reconhecimento de alta intensidade dos solos da folha Salinópolis. **Embrapa Amazônia Oriental-Artigo em periódico indexado (ALICE)**, 1994.

DE SOUZA, Deiliany Lima. Urbanização turística, políticas públicas e desenvolvimento: o caso de Salinópolis/PA. **Geografia em questão**, v. 7, n. 1, 2014.

DENCKER, Ada de Freitas M. 1998. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo: Editora Futura. 1998.

DIAS, Reinaldo. **Sociologia do Turismo**. São Paulo: Atlas. 2003.

DUBOIS, Padre. **Salinópolis (ex-Salinas) praia balnear oceânica**. Belém: Oficinas gráficas da Revista da Veterinária. Ensaio de Monografia. 1949.

ECO, Humberto. **Como se faz uma tese em ciências humanas**. 13 ed. Lisboa: Editorial Presença, 2007.

ELLIOTT-COOPER, Adam; HUBBARD, Phil; LEES, Loretta. Moving beyond Marcuse: Gentrification, displacement and the violence of un-homing. **Progress in Human Geography**, p. 1-18, 2019.

FALESI, Ítalo. Claudio; VIERA, Lúcio Salgado; DOS SANTOS, Walmir Hugo P; OLIVEIRA FILHO, João Pedro S. Levantamento de reconhecimento dos solos da região Bragantina, Estado do Pará. **Pesquisa Agropecuária Brasileira**, v.2, n1,p 1-63, 1967.

FIGUEIREDO, Silvio de Lima. Turismo e cultura: um estudo das modificações culturais no município de Soure em decorrência da exploração do turismo ecológico. p.207-222. In: LEMOS, Amália Inês G **Turismo impactos socioambientais**.3.ed. São Paulo: Editora Hucitec, 2001

FIGUEIREDO, Silvio de Lima. Espaços de cultura nas cidades: notas sobre o ordenamento, acessibilidade e turistificação. p. 79-92. In: \_\_\_\_\_ (org.). **Turismo, lazer e planejamento urbano e regional**. Belém: NAEA, 2008.

FOUCAULT, Michel. De espaços outros. **Estud. avançados**. São Paulo, v. 27, n. 79, p. 113-122, 2013. .

FRATUCCI, Aguinaldo César. Os lugares turísticos: territórios do fenômeno turístico. **GEOgraphia**, v. 2, n. 4, p. 121-133, 2000.

FUJITA, Masahisa; KRUGMAN, Paul. La nueva geografía económica: pasado, presente y futuro. **Investigaciones Regionales-Journal of Regional Research**, n. 4, p. 177-206, 2004.

FUNDAÇÃO AMAZÔNIA DE AMPARO A ESTUDOS E PESQUISAS (FAPESPA). **Estatísticas Municipais Paraenses**: Salinópolis. Diretoria de Estatística e de Tecnologia e Gestão da Informação. Belém, 2018.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Cruzeiros Marítimos, temporada 2017/2018**. Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil. Rio De Janeiro, 2019.

GEERTZ, Clifford. “Suq: the bazaar economy in Sefrou”. p. 123-313. In: GEERTZ, Clifford, GEERTZ, Hildred; ROSEN, Lawrence. **Meaning and order in Moroccan society**: three essays in cultural analysis. Cambridge, Cambridge University Press. 1979.

GIDDENS, Antony. **As consequências da modernidade**. 1991. Tradução de R. Fiker. São Paulo: Unesp. 1991.

GIEDION, Sigfried. **Espaço, Tempo e Arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

GLASS, Ruth Lazarus. **London: aspects of change**. MacGibbon & Kee, 1964.

GOELDNER, Charles R.; RITCHIE, Jr. Brent; MCINTOSH, Robert W. **Turismo**: princípios, práticas e filosofias. 8.ed.Porto Alegre: Bookman, 2002.

GOITIA, Fernando C. **Breve história do urbanismo**. Lisboa: Presença, 1992.

GORMSEN, E. **The Spatio-temporal development of international tourism: attempt at a center-periphery model**. La consommation d'Espace par le Tourisme et sa Préservation, p.150-170, Aix-en-Provence: Chet, 1981.

GUERRA, Gutemberg Armando Diniz ; PAIVA, Rosildo Santos Paiva. Ocorrência de Cuiaraneiras em Salinópolis, no Pará, Brasil. **Novos Cadernos NAEA**. v. 19, n. 2 p. 193-206, 2016.

GUTIÉRREZ, Javier; GARCÍA-PALOMARES, Juan Carlos., ROMANILLOS, Gustavo, SALAS-OLMEDO, Maria Henar. The eruption of Airbnb in tourist cities: Comparing spatial patterns of hotels and peer-to-peer accommodation in Barcelona. **Tourism Management**, 62, 278-291, 2017

HALL, Collin Michael. **Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos**. 2.ed. São Paulo: Contexto, 2004.

HARVEY, David. **As 17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, David. O desenvolvimento geográfico desigual. In\_\_\_\_\_.Os limites do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 17. ed. São Paulo: Loyola, 2008.

HARVEY, David. O espaço como palavra-chave. **Revista GEOgraphia**. n.14, v. 28, p. 8 – 39, 2002.

HARVEY, David. Roepke lecture in economic geography—crises, geographic disruptions and the uneven development of political responses. **Economic Geography**, v. 87, n. 1, p. 1-22, 2011.

HARVEY, David. **Spaces of Global Capitalism: towards a theory of uneven geographical development**. New York: Verso, 2006.

HOTEL NEWS. **Conheça as 10 maiores redes hoteleiras do mundo 2020**. Revista Hotel News. Disponível em: <<https://www.revistahotelnews.com.br/conheca-as-10-maiores-redes-hoteleiras-do-mundo>> Acesso em 10 de janeiro de 2020.

HILLMAN, Jim. **Amusement Parks**. Bloomsbury Publishing, 2013.

IATA. Airline-Industry-Economic-Performance. Report, 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010**. Rio de Janeiro: 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatística/população/censo2010/resultadosdou/PA2010.pdf>> Acesso em: 15 de jan. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Cidades. **Salinópolis, 2019**. Disponível em:

< <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/salinopolis/panorama>>. Acesso em: 21 de Set.2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 1950/2010**. Rio de Janeiro: IBGE 2007. Disponível em: <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br>>. Acesso em: 21 de set. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cadastro Central de Empresas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/salinopolis/pesquisa/19/29761>

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto Interno Bruto dos Municípios: Base 2010-2017**. IBGE, 2020. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>>

IGNARRA, Luís Renato. **Fundamentos do turismo**. 3.ed. Rio de Janeiro: Editora do SENAC, 2013.

IOANNIDES, Dimitri; ZAMPOUKOS, Kristina. Tourism's labour geographies: bringing tourism into work and work into tourism. **Tourism Geographies**, v. 20, n.1, p. 1-10, 2018.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Relatório com as estimativas da caracterização da ocupação formal e informal do turismo, com base nos dados da RAIS e da PNAD para o Brasil e regiões**. Brasília. IPEA, 2015. Disponível em <<https://www.ipea.gov.br/extrator/sobre.html>>. Acesso em 01 de Dez. 2019.

JUDD, Dennis R. El turismo urbano y la geografía de la ciudad. **Revista eure** v. XXIX, nº 87, p. 51-62, Santiago de Chile. 2003.

KADI, Justin; PLANK, Leonhard; SEIDL, Roman. Airbnb as a tool for inclusive tourism?. **Tourism Geographies**, p. 1-23, 2019

KARASSAWA, Neuton S. **A qualidade da logística no turismo: um estudo introdutório**. São Paulo. Aleph, 2003.

KNAFOU, Rémy. L'invention du lieu touristique : la passation d'un contrat et le surgissement simultané d'un nouveau territoire. **Revue de Géographie Alpine**, tome 79, nº4,. pp. 11-19, 1991

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. Tradução de Célia Neves e Alderico Toríbio. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 2010. 248p.

KUHN, Thomas Samuel. **The Structure of Scientific Revolutions**. Chicago: University of Chicago Press. 1962.

LACOSTE, Yves. **A geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. Tradução de M. C. França. Campinas –SP: Papirus, 1988.

LAKATOS, Eva Maria.; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sergio Martins. 1ª Reimp. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing. 2013.

LEFEBVRE, Henri. **O direito a cidade**. São Paulo: Centauro. 2001.

LEIPER, Neil. **Tourism systems: an interdisciplinary perspective**. Palmerston North: Department of Management Systems, Massey University: Nova Zelândia. 1990.

LEIPER, Neil. **Whole tourism systems; interdisciplinary perspectives on structure, functions, environmental, issues and management**. Submit in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy of Department of Management Systems, Massey University: Nova Zelândia, 1992.

LENCIONI, Sandra. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, n. 39, p. 7-20, 2008.

LEW, Alan A. A framework of tourist attraction research. **Annals of tourism research**, v. 14, n. 4, p. 553-575, 1987.

LOPES, Thiago Henrique Carneiro Rios; SPINOLA, Carolina de Andrade; DE SOUZA, Laumar Neves; REIS, Renato Barbosa. Determinantes do crescimento do emprego no setor de turismo no Nordeste: 2006-2015. **Revista Iberoamericana de Turismo- RITUR**, v. 9, n. 1, p. 200-21, 2019.

MACCANNELL, Dean. **The tourist: A new theory of the leisure class**. Univ of California Press, 2013.

MAGNAGO, Angelica Alves. A divisão regional brasileira: uma revisão bibliográfica. **R bras Geogr.** v 57,n 4,p-1-163.1995.

MAMEDE, Gladston. **Direito do turismo: legislação específica aplicada**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

MAMIGONIAN, Armen. A Geografia e “A Formação Social como Teoria e como Método”. In: SOUZA, Maria Adélia Aparecida de (Org.). **Mundo do cidadão, um cidadão do mundo**. São Paulo: Hucitec, p.198-206, 1996.

MARCUSE, Peter. The Enclave, the Citadel and the Ghetto. What Has Changed in the Post-Fordist U.S. City. **Urban Affairs Review**, v. 33, n. 2, p. 228-264, nov, 1997.

MARINHO, Rogério Souza. **Faces da expansão urbana em Salinópolis, zona costeira do Estado do Pará**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Pará. Belém, 2009.

MARTINELLI, Marcello. **Mapas da geografia e cartografia temática**. 5.ed.São Paulo: Contexto. 2009.

MARTINELLI, José Celso. Fundamentos multidisciplinares do turismo: hotelaria. In: ANSARAH; M.G.R. **Turismo como aprender, como ensinar volume 2**. 2.ed. p.11-36. São Paulo: Senac. 2011.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓPHILO, Carlos Renato. **Metodologia da investigação científica para as ciências sociais aplicadas**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2009.

MARTINS, Pedro Alexandre Guerreiro. **Contributos para uma história do ir à praia em Portugal**. Tese de Doutorado. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2011.

MASSEY, Doreen A global sense of place. p. 24-29. **Marxism Today**: 1991.

MENDES, Luís, Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009.**Cad. Metrop.** São Paulo, v. 19, n. 39, p. 479-512. 2017.

MEYER, Beata. 2017. Creating tourist space on the basis of natural environment as an element of sustainable development, case of the Stepnica Commune. **ToSEE – Tourism Southern and Eastern Europe**, p. 365-375. 2017.

MIOSSEC, Jean-Marie. Um modele de l'espace touristique . **L'espace géographique**, v.6, n.1, p.41-48, 1977.

MONTENEGRO, Maria. Regitz. Dinamismos atuais do circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo: expansão e renovação. **Geusp – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 34, p. 33-45. 2013.

MONTENEGRO, Marina Regitz. **Globalização, trabalho e pobreza no Brasil metropolitano. O circuito inferior da economia urbana em São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém**. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do DepartamentodeGeografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Geografia. São Paulo: 2011

MUÑOZ, Ruth. Economía urbana y economía social. Un reconocimiento pendiente. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**, v. 15, n. 2, p. 107-120, 2013.

MUTH. Richard F. **Cities and housing: the spatial pattern of urban residential land use**. Chicago, IL: University of Chicago Press, 1969.

NOVACK, George. **A lei do desenvolvimento desigual e combinado da sociedade**. São Paulo: Rabisco, 1988.

O'CONNOR, Peter. **Distribuição de informação eletrônica em turismo e hotelaria**. Tradução de R.C. Costa. Porto Alegre: Bookman, 2001.

O'SULLIVAN, Arthur. **Urban economics**. 8 ed. New York McGraw-Hill/Irwin, 2012.

OLIVEIRA, Antonio Pereira. **Turismo e Desenvolvimento**. 4ª ed. São Paulo. Editora Atlas, 2002.

OLIVEIRA, Marcus Vinícius Cunha; HENRIQUE, Marcio Couto. No meio do caminho havia um mangue: impactos socioambientais da estrada Bragança-Ajuruteua, Pará. *História, Ciências, Saúde*. V.25, n.2, p 497-514, 2018.

OLIVEIRA, Edilson Luis; FRESCA, Tânia Maria. Modernização e complexidade do circuito superior nas economias urbanas de Londrina e Maringá-PR. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, v. 18, n. 3, p. 496-511, 2014.

OPPERMANN, Martin. Tourism space in developing countries. **Annals of tourism research**, v. 20, n. 3, p. 535-556, 1993.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Trad. Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003.

PANORAMA JLL. America Latina: Investidores hoteleiros estão otimistas. São Paulo, 8 de maio de 2017. Disponível em: <<http://panorama.jll.com.br/america-latina-investidores-hoteleiros-estao-otimistas/>>. Acesso em: 01 jul.2019.

PANOSSO NETTO, Alexandre.; CASTILLO NECHAR, Marcelino. Epistemologia do turismo: escolas teóricas e proposta crítica. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo, v. 8, n. 1, p.120-144. 2014.

PARÁ. **Decreto nº 1.066, de 19 de junho de 2008**. Dispõe sobre a regionalização do Estado do Pará e dá outras providências. Diário Oficial do Estado do Pará. Belém, PA, nº 31.194, de 20 de jun 2008. Página 8.

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

PARÁ. **Boletim do Turismo do Estado do Pará**. Belém: Fundação de Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas-Fapespa, 2018a

PARÁ. **Decreto 2.077 de 23 de maio de 2018** que cria o Monumento Natural do Atalaia no município de Salinópolis e dá outras providências. Diário Oficial do Estado do Pará. Belém, Pa, n. 33624, de 24 de maio de 2018. Página 5.

PARÁ. Inventário da Oferta Turística de Salinópolis. Belém: Paratur. 2012. Disponível em [http://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/inventario\\_salinopolis.pdf](http://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/inventario_salinopolis.pdf).

PARÁ. **Plano de desenvolvimento turístico do estado do Pará**. Belém: PARATUR, 2001.

PARÁ. Plano Ver-O-Pará: **Relatório de Implementação**. Belém: CHIAS Marketing, 2014. Disponível em: <http://setur.pa.gov.br/relatorio-de-implementacao-2012-2014>. Acesso em 19 fev. 2020.

PARÁ. **Portaria 164 de 14 de junho de 2019**. Dispõe sobre a regionalização do turismo do Pará e dá outras providências. Diário Oficial do Estado do Pará. Belém, Pa, n 33.896, de 14 de jun 2019. Página 89.

PARÁ. **Relatório pesquisa turismo receptivo estudo da demanda turística município de Salinópolis/Pa**. Recife: DIP, 2016.

PARÁ. **Relatório pesquisa turismo receptivo estudo da demanda turística município de Salinópolis/pa**. Belém: 2C4M/Pa, 2017.

PARÁ. **Relatório pesquisa turismo receptivo estudo da demanda turística município de Salinópolis/pa**. Belém: IAPAM, 2018b.

PEARCE, D. **Geografia do turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens**. São Paulo: Aleph, 2003.

PENTEADO, Antonio Rocha. **Problema de colonização e de uso da terra na região Bragantina do Estado do Pará**. Coleção Amazônia. Série José Veríssimo. Belém: UFPA, 1967.

PETROCCHI, Mário; BONA, André. **Agências de turismo: planejamento e gestão**. São Paulo, Futura, 2003.

PINHO, Patricia de Santana. Turismos Diaspóricos: Mapeando Conceitos e Questões. **Tempo Social**, v. 30, n. 2, p. 113-131, 2018.

PINTO, Paulo Moreira. Políticas de turismo e sustentabilidade em comunidades tradicionais: perspectivas conceituais. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, 2007, 2.1: 11-22.

PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO; IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA E APLICADA; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Atlas de desenvolvimento humano do Brasil**, 2013. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/>>. Acesso em: maio de 2019.

PORTUGUEZ, Anderson P. Turismo, planejamento socioespacial e patrimônio histórico-cultural. p. 3-32. In: \_\_\_\_\_. **Turismo, memória e patrimônio cultural**. São Paulo: Roca, 2004

POSTMA, Albert; BUDA, Dorina-Maria; GUGERELL, Katharina. The future of city tourism. **Journal of Tourism Futures**, v. 3, n. 2, p. 95-101, 2017.

PRIDEAUX, Bruce. The resort development spectrum—a new approach to modeling resort development. **Tourism Management**, v. 21, n. 3, p. 225-240, 2000.

QUIJANO-GÓMEZ, Estefanía. Ocio y gastronomía, las nuevas estrategias de gentrificación. El caso de Lisboa. **Bitácora Urbano Territorial**, v. 29, n. 1, p. 109-119, 2019.

RANIERI, Leilanhe Almeida; EL-ROBRINI, Maâmar. Condição Oceanográfica, Uso e Ocupação da Costa de Salinópolis (Setor Corvina – Atalaia), Nordeste do Pará, Brasil.

**Journal of Integrated Coastal Zone Management / Revista de Gestão Costeira Integrada**, v. 16, n. 2, p. 133-146, 2016.

RANIERI, Leilanne A; EL-ROBRINI, Maâmar. Evolução da linha de costa de Salinópolis, Nordeste do Pará, Brasil. **Pesquisas em Geociências**, n.42 v. 3: p. 207-226, 2015.

RENAU, Luis Romero del. Touristification, sharing economies and the new geography of urban conflicts. **Urban Science**, v. 2, n. 4, p. 104, 2018.

RIBEIRO-MARTINS, Clarissa de Souza; SILVEIRA-MARTINS, Elvis. Turismo gastronômico: uma pesquisa bibliométrica em bases de dados nacionais e internacionais. **Turismo-Visão e Ação**, v. 20, n. 1, p. 184-208, 2018.

RIBEIRO, Gabriel Boraschi. ST 3 Produção do espaço urbano e consumo. Os circuitos da economia urbana em cidades médias: Presidente Prudente (SP). **Anais ENANPUR**, v. 17, n. 1, 2017.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Interações espaciais na rede urbana do nordeste do Pará: Particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia. Presidente Prudente: FCT/UNESP. Orientador:Everaldo Santos Melazzo, 2017.

ROBINSON, Richard N.S; MARTINS, Antje; SOLNET, David; BAUM, Tom. Sustaining precarity: critically examining tourism and employment. **Journal of Sustainable Tourism**, p.1-18p, 2019.

ROCHA, Gilberto de Miranda; SOARES, Daniel Araújo Sombra; MORAES, Sergio Cardoso. Estruturas Espaciais, Dinâmicas Territoriais e Vetores de Desenvolvimento da Zona Costeira Paraense. **Confins** N. 42 | 2019

RODRIGUES, Adyr. Balastrieri. Geografia do turismo: novos desafios. In: **Turismo como aprender, como ensinar**, volume 1. 2.ed. Organizado por L.G.Trigo (org). p.87-122. São Paulo: Senac, 2001.

RODRIGUES, Ágila Flaviana Alves Chaves. Os Circuitos da Economia Urbana na Perspectiva do Turismo em Belém, Pará. **Turismo & Sociedade**. v. 12, n. 1, p. 130-151, 2019.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas: análise de Santarém e Marabá, Pará. Presidente Prudente. Tese de Doutorado em Geografia - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2015.

RODRIGUES, Fernando Mariano. **Saudades da Minha Aldeia**: Tributo a Salinas de Ontem. São Paulo: Faculdade Paulista de Serviço Social, 2003.

ROMA, Claudia Marques. Circuito inferior da economia urbana e cidades locais-híbridas. **Mercator**, v. 15, n. 2, p. 23-36, 2016.

- SALINÓPOLIS. **Lei Municipal 2791/2006** que estabelece o Plano Diretor do Município de Salinópolis, 2006.
- SALVADOR, Diego Salomão Cândido de Oliveira. Espaço geográfico e circuito inferior da economia urbana. **Mercator**, v. 11, n. 25, p. 47-58, 2012.
- SALVADOR, Diego Salomão Candido de Oliveira; SILVA, Eulália Jéssica Medeiros. Circuitos da economia urbana de circuito espacial de produção: subsídios teórico-metodológicos para a apreensão de dinâmicas territoriais **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional - G&DR**, v. 13, n. 3, p. 119-139, 2017.
- SANTOS, José Erimar dos. Geografia econômica urbana: a Feira da Pedra e sua dinâmica urbana e regional – Natal, RN : EDUFRN, 2017.
- SANTOS, Milton . **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014c.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014a.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2014b.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5ª ed, São Paulo: Edusp, 2009.
- SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2008b.
- SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008a.
- SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Edusp Editora da Universidade de São Paulo, 2009. 96p.
- SANTOS, Milton. Spatial Dialectics: The Two Circuits of Urban Economy in Underdeveloped Countries. **Antipode**, v. 9, n. 3, p. 49-60, 1977.
- SCHEYVENS, Regina. Poor cousins no more: valuing the development potential of domestic and diaspora tourism. **Progress in Development Studies**, v. 7, n. 4, p. 307-325, 2007.
- SCHLÜTER, Regina G. Desenvolvimento do turismo: as perspectivas na América Latina. In: **Turismo global**. 2.ed. p.231-244. In: THEOBALD, William F. (Org.) **Turismo global**. 2. ed. São Paulo: Senac. 2002.
- SEBRAE. Estudo de Mercado do Setor de Bares e Restaurantes. Brasília, 2012.
- SERPA, Angelo. Cultura de massa versus cultura popular na cidade do espetáculo e da “retradicionização”. **Espaço e Cultura**, n. 22, p. 79-96, 2007.
- SHARMA, K. **Tourism and economic development**. New Delhi: Sarup&Sons, 2004.

SILVA, Cleber Gomes da. Acondicionamento e coleta de resíduos sólidos: um estudo sob a perspectiva dos prestadores de serviços turísticos da Praia do Atalaia-PA. **Turismo-Visão e Ação**, v. 16, n. 1, p. 144-166, 2014.

SILVA, Cleber Gomes da. Impactos de programas nacionais de turismo sobre as instituições e organizações turísticas nos municípios do Pará (Brasil). **Turismo e Sociedade**, v. 10, n. 3, 2017.

SILVEIRA, Maria Laura. **Circuitos de la economía urbana**: ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo. 1ª ed. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2016.

SILVEIRA, Maria Laura. Circuitos de la economía urbana y nuevas manifestaciones del comercio metropolitano. **Cidades**, v. 11 n.18 p 79-91, 2014.

SILVEIRA, Maria Laura. Economia política e ordem espacial: circuitos da economia urbana. In: SILVA, Catia Antonia da. **Território e ação social**: sentidos da apropriação urbana. p. 35- 51. Rio de Janeiro: Revan/Faperj, 2011.

SILVEIRA, Maria Laura. Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de são paulo. **Caderno CRH**, v. 22, n. 55, p. 65-76, 2009.

SILVEIRA, Maria Laura. Metrôpoles do terceiro Mundo: da história ao método, do método à história. In: **Metrôpoles em mutação: dinâmicas territoriais, relações de poder e vida coletiva**. Organizado por: SILVA, Catia Antonia da; CAMPOS, Andreilino. pp. 17-35. Rio de Janeiro: Revan/Faperj, 2008

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 57, p. 77-92, 2017.

SIQUEIRA, José Leôncio Ferreira de. **Terra da liberdade, Benevides**: história e colonização Benevides: Edição do Autor, 2014.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SMITH, Neil. Gentrification and Uneven Development. **Economic Geography**, p. 139-155, 1982.

SMITH, Valene L. Empreendimentos privados no terceiro mundo: empresas de turismo em pequena escala. p. 27-44. In: THEOBALD, William F. 2002. (Org.) **Turismo global**. 2. ed. São Paulo: Senac, 2002.

SOJA, Edward W. **Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory**. Verso, 1989.

SONERO, Javier Callizo. **Aproximación a la geografía del turismo**. Madrid: Síntesis. 2011. 215p

SONG, Haiyan; LI, Gang. Tourism demand modelling and forecasting—A review of recent research. **Tourism management**, v. 29, n. 2, p. 203-220, 2008.

SOUZA, Geisa Bethânia Nogueira de. **Uso do solo da ilha do Atalaia no município de Salinópolis (PA):** desafios para o reordenamento territorial. Dissertação de mestrado em gestão dos recursos naturais e desenvolvimento local na Amazônia - PPGEDAM. Belém: Universidade Federal do Pará, 2012.

SOUZA, Geisa Bethânia Nogueira de; ROCHA, Gilberto de Miranda. Ordenamento territorial na ilha do Atalaia, Salinópolis, Pará: uma análise a partir dos diferentes trechos de ocupação. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)** Belém, v. 05, n. 01, p.137-151, jan./jun. 2018.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento Econômico.** São Paulo: Atlas, 2005.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia:** contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Unesp, 2004.

SWARBROOKE, John. Turismo Sustentável: gestão e marketing. 2ed. São Paulo: Aleph, 2000.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, n. 29, p. 107-121, 2011.

TEA. Themed Entertainment Association. Theme Index and Museum Index 2019: The Global Attractions Attendance 2019 Report Publisher: TEA AECOM, 2019. Disponível em:< [https://aecom.com/content/wp-content/uploads/2020/08/Theme-Index-2019\\_web\\_5.pdf](https://aecom.com/content/wp-content/uploads/2020/08/Theme-Index-2019_web_5.pdf)>. Acesso em 02 dez. 2019.

TEN, Antonio E. Los nuevos paraísos. Historia y evolución de los parques temáticos. **Arbor**, v. 160, n. 629, p. 109-131, 1998.

TERRA IMATURA. **Salinas:** o novo balneário paraense. Belém: [s.n.]. n.10, v.2, set. 1939. Disponível em: <[http://www.fcp.pa.gov.br/2016-12-13-19-40-20/terra-imatura/n10\\_setembro](http://www.fcp.pa.gov.br/2016-12-13-19-40-20/terra-imatura/n10_setembro)>.

THEOBALD, William F. Significado, Âmbito e Dimensão do Turismo. pp. 27-44. In: \_\_\_\_\_. 2002. (Org.) **Turismo global.** 2 ed. São Paulo: Senac. 2002.

TRICART, Jean. O campo na dialética da geografia. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, v. 21, n. 1, p. 305-314, 2017.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Um “skyline” em mutação: o velho centro e as transformações urbanas em Belém. **Novos Cadernos NAEA**, v. 21, n. 1, 2018.

TRINDADE JUNIOR. Saint-Clair Cordeiro da. **Formação metropolitana de Belém: 1960-1997.** Belém: Paka-Tatu, 2016.

- TROTSKY, Leon. **A História da Revolução Russa**. Primeiro Volume, 2 ed. Paz e terra, Rio de Janeiro 1977.
- URRY, John. **O Olhar do Turista** . 3 ed. São Paulo: Editora Studio Nobel/SESC. 2001.
- VAN DER PLOEG, J. D. **Camponeses e impérios alimentares: lutas por autonomia e sustentabilidade na era da globalização**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2008.
- VASCONCELOS, Daniel Arthur Lisboa. de Turistificação do Espaço e Exclusão Social: a revitalização do bairro de Jaraguá, Maceió-AL, Brasil. **Revista Turismo em Análise**, v. 16, n. 1, p. 47-67, 2005.
- VIDAL, Laurent. Considerações sobre uma experience negligenciada: a fundação de vilas no tempo das capitanias hereditárias (1534-1549). In: FRIEDMAN, Fânia (org) **Espaço urbano latino-americano: ensaios sobre história e política territorial**. Rio de Janeiro: Garamon, 2017.
- WALKER, Richard. Two Sources of Uneven Development under Advanced Capitalism: Spatial Differentiation and Capital, Mobility. **The Review of Radical Political Economics**, v. 10, n. 3, 1978.
- WARDELL, David. Hotel technology and reservation systems. **Challenges facing the Lodging industry**, 2012.
- WILLIAMS, Stephen F. **Tourism geography**. London: Routledge, 1998.
- WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. **Travel & Tourism Economic Impact 2019**. Londres: 2019
- YANG, Yang; ZHANG, Honglei. Spatial-temporal forecasting of tourism demand. **Annals of Tourism Research**, v. 75, p. 106-119, 2019. .
- YOUNG, Martin. The Social Construction of Tourist Places, *Australian Geographer*, v. 30, n.3, p. 373-389, 1999.
- YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Tradução de Daniel Grassi, 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- ZELIZER, Viviana. Circuits in economics life. In: ZELIZER, Viviana. *Economics lives*. New York: Princeton University Press, **Revista Sociedade e Estado**, n.1, v.32, 2017
- ZELIZER, Viviana. **Economic lives: how culture shapes the economy**. Princeton: Princeton Univ. Press, 2011.

## APÊNDICE 1 – Pontos georreferenciados

RESTAURANTES E REFEIÇÕES		
Barra Restaurante	-0.607394°	-47.371948°
Bistrô da Thalia	-0.623989°	-47.351853°
Churrasco e pizzaria Du Pinho	-0.630806°	-47.340809°
Pizzaria e restaurante D. Alípio	-0.626696°	-47.342549°
Restaurante (caseiro)	-0.639227°	-47.335477°
Restaurante (caseiro)	-0.642826°	-47.333155°
Restaurante (caseiro)	-0.639803°	-47.309327°
Restaurante (caseiro)	-0.639846°	-47.335470°
Restaurante (caseiro)	-0.637093°	-47.337386°
Restaurante Açaí Puro	-0.640381°	-47.335054°
Restaurante Caiçara	-0.607161°	-47.372171°
Restaurante Casemirão	-0.618073°	-47.355293°
Restaurante Companhia Paulista	-0.613048°	-47.365845°
Restaurante da Pousada Chega Mais	-0.607000°	-47.372387°
Restaurante Delícias do Mar	-0.626102°	-47.356913°
Restaurante do Atalaia Vip -	-0.612171°	-47.301048°
Restaurante do Hotel Solar	-0.613233°	-47.349959°
Restaurante Do mar	-0.595436°	-47.312469°
Restaurante do Nicolau	-0.623264°	-47.363701°
Restaurante do Salinas Park	-0.610122°	-47.301306°
Restaurante Dom Manuel	-0.620837°	-47.349281°
Restaurante e Café Gourmet	-0.649293°	-47.328401°
Restaurante e Café Rota do Sal	-0.648936°	-47.321330°
Restaurante e Fruteira o Japonês	-0.624318°	-47.302420°
Restaurante Farol das Estrelas	-0.645541°	-47.330708°
Restaurante Filé de Ouro	-0.619196°	-47.352508°
Restaurante Garotão	-0.608495°	-47.370678°
Restaurante Guará	-0.595738°	-47.313163°
Restaurante Mangueirinha	-0.645839°	-47.330951°
Restaurante Marujo's	-0.593517°	-47.323547°
Restaurante Mestre Cuca	-0.593418°	-47.319077°
Restaurante Pérola do Mar	-0.594593°	-47.313888°
Restaurante Praiano	-0.607892°	-47.371181°
Restaurante Rango do Goiano	-0.608082°	-47.370944°
Restaurante Regional	-0.622520°	-47.351805°
Restaurante Rosa do Mar	-0.623558°	-47.349257°
Restaurante Sabor da Terra	-0.620833°	-47.353908°
Restaurante Sabor da Terra	-0.620809°	-47.353715°
Restaurante Salinópolis	-0.612924°	-47.358617°

Restaurante São Miguel	-0.615567°	-47.356572°
Salinas, Churrascaria e Pizzaria	-0.623672°	-47.348221°
Trepadinha Picanha do Romário	-0.613045°	-47.349653°
<b>PIZZARIAS E SORVETERIAS</b>		
Blaus sorveteria	-0.607482°	-47.371771°
Cia da Pizza	-0.624392°	-47.351280°
Deleite Pães e Doces	-0.622256°	-47.352166°
Gulla's Pizzaria	-0.624959°	-47.350815°
Ice Bode (Atalaia)	-0.595000°	-47.312902°
Icebode	-0.608228°	-47.370854°
Lanchonete e Pizzaria Roger	-0.623490°	-47.345719°
Pastelaria e pizzaria do Gaúcho	-0.629567°	-47.341624°
Pizzaria	-0.649517°	-47.323369°
Pizzaria Lulu do sal	-0.596401°	-47.312879°
Pizzaria Pit sal	-0.640439°	-47.334970°
<b>BARES, LANCHONETES E OUTROS</b>		
Bar	-0.628794°	-47.341943°
Bar	-0.615331°	-47.363015°
Bar	-0.613397°	-47.367439°
Bar e lanchonete	-0.623219°	-47.351244°
Bar e venda de açaí	-0.615471°	-47.360470°
Bar, lanchonete e churrascaria	-0.624598°	-47.345072°
Sorveteria	-0.642449°	-47.333451°
Quiosque de lanche (orla)	-0.610527°	-47.369064°
Quiosque de lanche (orla)	-0.612429°	-47.366685°
Boxes de Alimentação	-0.625640°	-47.363445°
Boxes Porto Grande	-0.625600°	-47.363444°
Quiosque Café e Arte (orla)	-0.612826°	-47.366057°
Cairu (Orla)	-0.611180°	-47.367417°
Carro de comidas típicas	-0.621839°	-47.347659°
Carro de lanches	-0.623425°	-47.348752°
Churrasquinho	-0.640559°	-47.334836°
Esquina Bar	-0.643877°	-47.332368°
Ki delicia Barraquinha	-0.611468°	-47.368174°
Ki Delícia pizzaria	-0.624387°	-47.350595°
Lanchonete	-0.637386°	-47.337159°
Lanchonete	-0.627497°	-47.342482°
Lanchonete	-0.623894°	-47.346040°
Lanchonete	-0.623576°	-47.347592°
Lanchonete	-0.623239°	-47.350682°

Lanchonete	-0.621557°	-47.352913°
Lanchonete	-0.615687°	-47.361814°
Lanchonete	-0.643372°	-47.332750°
Lanchonete A 1000tom	-0.621651°	-47.353082°
Mister Chiken	-0.621182°	-47.353120°
Panificadora São João	-0.624830°	-47.344842°
Praça de Alimentação	-0.607781°	-47.371584°
<b>BARRACAS DO ATALIAIA</b>		
-0.594486°	-47.312178°	
-0.594572°	-47.311888°	
-0.594592°	-47.311692°	
-0.594651°	-47.311508°	
-0.594690°	-47.311295°	
-0.595071°	-47.311126°	
-0.594806°	-47.310876°	
-0.594756°	-47.310643°	
-0.594999°	-47.310515°	
-0.594845°	-47.310255°	
-0.594805°	-47.310049°	
-0.594910°	-47.309842°	
-0.595646°	-47.309841°	
-0.595682°	-47.309322°	
-0.595527°	-47.308972°	
-0.596010°	-47.308464°	
-0.595934°	-47.308236°	
-0.595650°	-47.307954°	
-0.595812°	-47.307789°	
-0.595980°	-47.307539°	
-0.595558°	-47.307347°	
-0.595934°	-47.307297°	
-0.595786°	-47.307031°	
-0.596002°	-47.306806°	
-0.595945°	-47.306614°	
-0.595993°	-47.306364°	
-0.596217°	-47.306089°	
-0.596172°	-47.305868°	
-0.596090°	-47.305646°	
-0.596348°	-47.305349°	
-0.596454°	-47.305027°	

-0.596482°	-47.304798°
-0.596505°	-47.304636°
-0.596616°	-47.304256°
-0.596358°	-47.304041°
-0.596743°	-47.303890°
-0.596576°	-47.303619°
-0.596836°	-47.303235°
-0.596899°	-47.302976°
-0.596513°	-47.302693°
-0.596975°	-47.302001°
-0.597327°	-47.301800°
-0.597388°	-47.301559°
-0.597444°	-47.301358°
-0.597407°	-47.301117°
-0.597242°	-47.300800°
-0.597503°	-47.300488°
-0.597364°	-47.300170°
-0.597453°	-47.299779°
-0.597711°	-47.299479°
-0.597722°	-47.299179°
-0.597821°	-47.298967°
-0.597801°	-47.298761°
-0.597670°	-47.298412°
-0.597688°	-47.298164°
-0.597751°	-47.298030°
-0.597841°	-47.297850°
-0.598153°	-47.297670°
-0.598251°	-47.297502°
-0.598421°	-47.297133°
-0.598447°	-47.296999°
-0.598533°	-47.296894°
-0.598301°	-47.297229°
-0.598537°	-47.296749°
-0.598515°	-47.296626°
-0.598688°	-47.296579°
-0.598763°	-47.296479°
-0.598815°	-47.296363°
-0.597435°	-47.313212°
-0.594452°	-47.311998°

-0.597314°	-47.313151°		
-0.597259°	-47.313162°		
-0.594412°	-47.312282°		
-0.596674°	-47.312984°		
-0.596711°	-47.312996°		
-0.596637°	-47.312991°		
-0.596739°	-47.313018°		
-0.596793°	-47.313020°		
-0.597212°	-47.313157°		
-0.597071°	-47.313088°		
-0.596515°	-47.312919°		
<b>ALOJAMENTOS ILHA DO ATALAIA</b>			
FIRMAS	APARTAMENTOS	COORDENADAS	
Hotel Atalaia Inn	40	-0.595064°	-47.323944°
Hotel Atalaia Vip	36	-0.612276°	-47.301114°
Hotel Pousada Dilma	-	-0.599979°	-47.312227°
Hotel Pousada Ilha do Sol	4	-0.606751°	-47.305732°
Hotel Pousada Paraíso Tropical	25	-0.598397°	-47.312878°
Hotel Concha do Mar	77	-0.594589°	-47.312877°
Hotel Privê do Atalaia	142	-0.595361°	-47.312361°
Hotel Royal SG	21	-0.611722°	-47.301500°
Pousada Mar Azul	-	-0.595100°	-47.320261°
Pousada Oasis	-	-0.611899°	-47.302532°
Pousada Atlântico do Norte	-	-0.594732°	-47.313806°
Hotel e Pousada do Sol	-	-0.595880° -	-47.314627°
Pousada Dunas	13	-0.596620°	-47.313567°
Hotel Guará (Brisas)	63	-0.595861°	-47.313194°
Hotel Ondas do Mar	29	-0.596625°	-47.311367°
Praia Hotel e Mercado	12	-0.597909°	-47.313244°
Salinas Park Resort	320	-0.609503°	-47.300565°
Hotel Villas	-	-0.611428°	-47.303086°
Hotel Pampulha	23	-0.598720°	-47.312361°
Pousada Aconchego	-	- 0.595455°	-47.315686°
Pousada Bambu	-	-0.594847°	-47.315797°
Pousada e residencial minuano	-	-0.600543°	- 47.311697°
Hotel Brasileiro	-	0.606949° --	47.306172
Hotel e restaurante Kyoto	-	-0.625897° --	47.303215°
Aqualand Park Resort	390 (projetado)	-0.619520°	-47.300333°
<b>ALOJAMENTOS CONTINENTE</b>			
Atlântico Hotel	-	-0.614632°	-47.364320°

Guará Praia Hotel	17	-0.648200°	-47.328605°
Hotel Amazônia Atlântico	70	-0.653194°	-47.263111°
Hotel Buenos Aires	12	-0.625715°	-47.344028°
Hotel Farol do Atlântico	-	-0.615388°	-47.357564°
Hotel Flórida	34	-0.606185°	-47.373086°
Pousada Mar e Onda	-	-0.607602°	-0.607602°
Hotel Nova Corvina	11	-0.606500°	-47.374278°
Hotel Paraíso Bom Jesus	63	-0.617866°	-47.335605°
Hotel Pousada dos Césares	-	-0.618963°	-47.359715°
Hotel Praia Bela	23	-0.623164°	-47.346150°
Hotel Salinópolis	27	-0.612625°	-47.358713°
Hotel San Conrado	45	-0.620702°	-47.338474°
Hotel Sandra	22	-0.623597°	-47.347236°
Hotel Solar das Ostras	-	-0.618470°	-47.335342°
Pousada Village do Maçarico	-	-0.612557°	-47.369058°
Pousada da Orla	44	-0.608243°	-47.370859°
Pousada Fazendinha	22	-0.647403°	-47.330083°
Pousada Heloysa	-	-0.637197°	-47.336668°
Pousada Mazolas	-	-0.642131°	-47.312194°
Pousada Albatroz	10	-0.640126°	-47.334077°
Pousada Beira Mar	18	-0.606131°	-47.373423°
Pousada Bem-Estar	13	-0.621125°	-47.354435°
Pousada Brisa do Atlântico	9	-0.640559°	-47.334139°
Pousada Casa Branca	-	-0.645622°	-47.317772°
Pousada Chega Mais	-	-0.607023°	-47.372430°
Pousada Cuiarana	10	-0.652486°	-47.264389°
Pousada David House	30	-0.625859°	-47.342871°
Pousada e Restaurante do Goiano	15	-0.608131°	-47.370924°
Pousada Genipabu	-	-0.644411°	-47.315961°
Pousada Heligemar	-	-0.641944°	-47.312389°
Pousada Ipê	30	-0.646543°	-47.318767°
Pousada Litorânea	19	-0.645053°	-47.316872°
Pousada Mirante do Trevo	22	-0.649465°	-47.323832°
Pousada Neco	-	-0.605820°	-47.373846°
Pousada Noronha	10	-0.614167°	-47.367500°
Pousada On The Beach	-	-0.632181°	-47.340498°
Pousada Paraíso do Sal	14	-0.632497°	-47.340386°
Pousada Recanto do Sal	-	-0.614418°	-47.355337°
Pousada San Diego	-	-0.608017°	-47.371062°
Pousada Sol e Mar	24	-0.606949°	-47.306172

Pousada Strike	-	-0.640949°	-47.310802°
Pousada Veleiro	10	-0.627224°	-47.353407°
Pousada União	-	-0.639845°	-47.334937°
Salinas Hotel	-	-0.614242°	-47.361922°
Solar Hotel	56	-0.613389°	-47.349750°
Pousada Caranã	-	-0.622350°	-47.342484°
Pousada Bezerra	-	-0.625038°	-47.344618°
Pousada do Sol	8	-0.639000°	-47.335508°
Chalés Pismel	7	-0.635754°	-47.338047°
Pousada Spadarte	9	-0.644243°	-47.315030°
Pousada Palmeiras		-0.662918°	-47.286423°
ATRATIVOS			
Maçarico		-0.611939°	-47.359642°
PIT		-0.609873°	-47.369335°
Artesanato		-0.609785°	-47.369716°
Corvina		-0.603025°	-47.374062°
Porto Grande		-0.625906°	-47.363305°
Farol		-0.615706°	-47.356808°
Caranã		-0.616856°	-47.352860°
Pedalinho		-0.614702°	-47.341244°
Praça do Pescador		-0.611994°	-47.345637°
Ponta do Espadarte		-0.607588°	-47.346460°
Ruínas		-0.592006°	-47.321817°
Farol Velho		-0.593449°	-47.323552°
Praia do Atalaia		-0.594030°	-47.312485°
Lago da Coca Cola		-0.598309°	-47.306155°
Complexo E. Luiz de Souza Bentes		-0.625093°	-47.350216°
Igreja de São Pedro		-0.625385°	-47.356268°
Igreja Matriz		-0.614952°	-47.357770°
Orla do Cuiarana		-0.650633°	-47.261917°
Orla do Maçarico		-0.606975°	-47.371768°
Terminal Rodoviário Eng.Luiz Alves		-0.620259°	-47.349309°
Igarapé do Tubão		-0.688983°	-47.318347°
Portinho (Destacado)		-0.611905°	-47.344622°
Canhão de Sinalização		-0.612919° °	-47.349697
Aeroporto		-0.696126°	-47.335605°



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ**  
**INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



APÊNDICE 2 - Formulário de pesquisa de firmas turísticas

Orientadora Maria Goretti Tavares

1. Tipo de estabelecimento:  
 Alojamento  Restaurante  Outros
2. Localização (endereço e coordenadas geográficas):
3. Data de inauguração:
4. Possui cadastro obrigatório do Mtur? \_\_\_\_\_
5. Integra rede ou franquia? \_\_\_\_\_
6. Participa de associação ou cooperativa? \_\_\_\_\_
7. Tem acesso a internet?  Não  Wifi  Cabo  Pública
8. Utiliza computadores?  Não  Pessoal  Empresa
9. Utiliza Sistemas Eletrônicos de Reservas?  
 Não  Sim
10. Utiliza algum sistema de vendas na internet:  
 sites de venda próprio  agencias de turismo  Sites de outras empresas
11. Qual a forma de pagamento utilizada?  
 Cartão de crédito  Dinheiro  Caderneta
12. Utiliza de software de gestão do empreendimento? \_\_\_\_\_
13. Funções dos empregados:  
 fixas  mais de uma função
14. Utiliza mão de obra formalizada?  
 CLT  Contrato Temporário  Familiar  Misto
15. A mão de obra é qualificada?  
 Fundamental  superior  médio  técnico
16. Promove cursos de qualificação para seus funcionários?
17. Teve acesso a crédito para investimento:  Bancário  Cooperativa   
 Outros: \_\_\_\_\_
18. Qual a origem do capital de investimento para início das atividades:  
 Trabalho assalariado  Trabalho informal ou autônomo  Poupança  
 Herança familiar  Empréstimo pessoal  Linhas de crédito específicas  
 Outras linhas de crédito  empréstimo de terceiros
19. Participa de eventos de apoio a comercialização ou feiras:  
 Não  Nacionais  Internacionais  regionais
20. Possui sistema de venda:  
 Próprio  terceirizada  internet  agencias de turismo
21. Com realiza a publicidade da empresa?  
 Não  Internet  Impresso  rádio  televisão
22. Adquire produtos, materiais e equipamentos da região? Quais?



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



APÊNDICE 3 - Formulário de pesquisa de instituições locais

1. Possui equipe técnica qualificada para atuar com o turismo?
2. Possui sede própria?
3. Possui equipamentos adequados?
4. Possui veículos para atividades operacionais?
5. Realiza atendimento a turistas?
6. Realiza estudos e pesquisas em turismo?
7. Possui orçamento próprio?
8. O município possui algum plano de turismo?
9. Realiza investimentos em infraestrutura de turismo?
10. De que modo são realizados os investimentos?
11. Como a instituição se relaciona com moradores, empresários, trabalhadores e turistas?



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ**  
**INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



APÊNDICE 4 - Formulário de pesquisa com turistas

(visitando áreas de interesse turístico: balneários, praias e centro histórico)

1. Onde você mora atualmente?
2. Qual sua idade?
3. Gênero: ( ) Masc ( ) Fem
4. Qual sua escolaridade?  
 ( ) Fundamental completo ( ) Médio Completo ( ) Superior Completo
5. Qual a sua renda média (Salário Mínimo)?  
 ( ) menos de 1 SM ( ) entre 1 e 2 SM ( ) entre 3 e 4 SM ( ) Acima de 5 SM
6. Qual o principal motivo de sua viagem?  
 ( ) Trabalho ( ) Lazer ( ) outros\_\_\_\_\_
7. Costuma viajar? Quantas vezes ao ano?
8. Você viajou para outros municípios do Estado? Quantas vezes e por quais motivos?
9. Onde se hospedou no município?  
 ( ) hotel/pousada ( ) casa de parentes e amigos ( ) Outros
10. Qual o meio de transporte utilizado para chegar a cidade (apenas para turistas) ?  
 ( ) avião ( ) ônibus ( ) carro próprio ( ) outros
11. Efetuou reservas ou pagamentos pela internet?
12. Quais os atrativos turísticos do município você já visitou? Cite pelo menos três.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ**  
**INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



APÊNDICE 5 - Formulário de pesquisa com trabalhadores

- 1 Onde você mora atualmente?
- 2 Qual sua idade?
- 3 Gênero: ( ) Masc ( ) Fem
- 4 Qual sua ocupação e escolaridade?
- 5 Você sabe quais são os principais atrativos turísticos do município? Cite pelo menos três.
- 6 Qual sua relação com esses atrativos?  
( ) Trabalho ( ) Lazer ( ) outros \_\_\_\_\_
- 7 Trabalha de carteira assinada? ( ) Sim ( ) Não
- 8 Qual sua carga horária diária?
- 9 Já fez algum curso de qualificação na área de turismo?
- 10 Qual a sua renda média (Salário Mínimo)?  
( ) menos de 1 SM ( ) entre 1 e 2 SM ( ) entre 3 e 4 SM ( ) Acima de 5 SM
- 11 Na sua perspectiva, qual a importância do turismo para Salinópolis.
- 12 Você se vê como parte do turismo? Em que papel?



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ**  
**INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



APÊNDICE 6 - Formulário de pesquisa com moradores

(visitando áreas de interesse turístico: balneários, praias e centro histórico)

Onde você mora atualmente?

Qual sua idade, ocupação e escolaridade?

Você sabe quais são os principais atrativos turísticos do município? Cite pelo menos três.

Quais deles você já visitou?

Qual sua relação com esses atrativos?

Trabalho     Lazer     outros \_\_\_\_\_

Você acredita que o turismo pode ajudar no desenvolvimento do município? Em que aspecto?

economia     cultura     meio ambiente     serviços urbanos

Como o turismo interfere na sua renda?

principal fonte de renda     investimento     complemento de renda

dificulta sua renda     outros \_\_\_\_\_

Na sua perspectiva, qual a importância do turismo para Salinópolis.

Quais são os pontos negativos do turismo na cidade?