

Centralidade Urbana do Turismo de Belém sobre Salinópolis-PA: Processos Históricos e Crise Econômica em Tempos de Pandemia

Tourism Urban Centrality of Belém over Salinópolis: Historical Processes and Pandemic Economic Crisis

Jorge Alex de Almeida Souzaⁱ

Secretaria de Estado de Cultura do Pará
Belém, Brasil

Hugo Rogério Hage Serraⁱⁱ

Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
Marabá, Pará

Resumo: Salinópolis tem Belém, a capital do estado do Pará, como seu principal mercado consumidor turístico. O artigo analisa a relação entre as cidades como resultado de um processo lento e gradual, do ponto de vista histórico-geográfico, qual seja a centralidade urbana construída e exercida por Belém. A partir dos impactos econômicos gerados pela covid-19, a centralidade urbana ficou mais explícita, alterando significativamente a mobilidade econômico-social entre as duas cidades. Tendo como filtro teórico a produção social do espaço urbano e sua aplicação na interpretação de dados bibliográficos e documentais, os resultados da análise indicam que a centralidade de Belém sobre Salinópolis não se restringe exclusivamente aos processos de modernização do território entre as cidades e a capacidade de consumir; mas também ao fato de que há uma inter-relação entre a economia e a participação do Estado em manter essa condição ao longo do processo histórico e geográfico na Amazônia oriental.

Palavras-chave: Centralidade Urbana; Turismo; Covid-19; Belém; Salinópolis.

Abstract: Salinópolis city is located northeast of the Pará State (Amazon Region – Brazil), and it has Belém as its main touristic consumers market. This article analyzes the relationship between these cities as a result of a slow and gradual process from a historical-geographical point of view: the urban centrality built and exercised by Belém. Considering covid-19 economic impacts, the urban centrality became more explicit, meaningly, altering the economic and social mobility between cities. Applying a theoretical filter in urban space social production and its application in the bibliographic and documentary

ⁱ Mestre em Geografia, Secretaria de Estado de Cultura do Pará (SECULT/PA). jsouza.alex@hotmail.com. <https://orcid.org/0000-0003-2165-0611>.

ⁱⁱ Doutor em Geografia (UNESP), Faculdade de Geografia/UNIFESSPA. serra@unifesspa.edu.br. <https://orcid.org/0000-0002-4026-8437>.

data analysis, the results indicated that Belém centrality over Salinópolis is not restricted exclusively to the territory modernization processes between the cities and consume capacity, but also to an interrelationship between the economy and Pará State participation in sustaining this condition through historical and geographical process in Eastern Amazon.

Keywords: Urban Centrality; Tourism; Covid-19; Belém; Salinópolis.

Introdução

O presente texto analisa a relação da centralidade urbana entre Belém e Salinópolis no tocante às práticas turísticas. A capital do Pará reúne infraestrutura, equipamentos turísticos, serviços, centros educacionais (técnicos e científicos), concentração populacional, bem como as elites econômicas e políticas que influenciam e direcionam visitantes e/ou turistas interessados em conhecer os atrativos das cidades que estão sob sua influência, características essas que são ratificadas no curso histórico entre as duas cidades e que criam marcas espaciais motivadas pela força dos processos socioespaciais típicos da atividade turística.

A centralidade urbana exercida por Belém não é um dado do presente; ao contrário, é parte inerente do processo de territorialização do modo de produção capitalista na Amazônia, que remonta aos séculos XVII e XVIII, com presença portuguesa na região. No século XIX, tomando-se a riqueza gerada a partir da economia da borracha, Belém se configura como núcleo urbano principal da Amazônia brasileira, embora não integrada à economia nacional. No século XX, com a reestruturação da política econômica brasileira voltada para integração da região, através da implantação de redes de comunicação, de acesso, de energia, bem como grandes projetos agropecuários e mineralógicos, a dispersão urbana se intensifica aumentando, por seu turno, a influência de cidades primazes sobre as demais cidades, bem como localidades menores, configurando-se, aos poucos, em uma região (BECKER, 1997, 2004; CRUZ, 1955, 1973; GONÇALVES, 2001; SARGES, 2002; TAVARES, 2008, 2011).

As cidades da Amazônia foram essenciais para ocupação, conquista, trocas comerciais e locais, e foram estratégicas não somente para o desenvolvimento dos grupos humanos, assim como também do sistema capitalista em suas diferentes fases históricas. Elas apresentam formas e processos sociais diferenciados, bem como complexos; são nexos da rede urbana que interligam tempos e espaços distintos, possuem suas estruturas, ritmos, pessoas e circuitos econômicos locais, regionais e globais (TRINDADE JR. *et al.*, 2010, 2015, 2016; TRINDADE JR., SILVA & AMARAL, 2008) resultantes da produção social do espaço geográfico.

O espaço urbano é fundamental para compreender a região, posto que sua rede de infraestrutura e de seus serviços constituem estratégia para a circulação e para o consumo. Corrêa (1989) e Massey (1981), por exemplo, abordam o espaço urbano como condição de acumulação e de reprodução das relações sociais. Os autores em questão explicam, ainda, que o urbano reúne diversos usos da e na cidade, exprimindo uma organização social que, aparentemente, está desconexa, mas que contém interdepen-

dências em diferentes escalas geográficas, reforçando, assim, uma coesão estrutural do modo de produção dominante. O espaço, portanto, é um produto social, concreto, histórico e que apresenta conflitos territoriais, sendo possível contextualizá-lo, identificando agentes sociais e suas estratégias políticas (LEFEBVRE, 1980, 1999, 2001; LIMONAD, LIMA, 2003; MARTINS, 1997).

Vale lembrar o entendimento sobre rede urbana de Corrêa (1988,1989), aplicado ao contexto da Amazônia e de Belém, como um conjunto de centros urbanos articulados entre si, em que as funções são exercidas pela divisão territorial do trabalho, pela força dos capitais internacional, nacional e regional que possibilitam facilidades de comunicação, transporte, energia e grande velocidade de transformação das cidades centrais, médias e pequenas sob influência da dinâmica capitalista por meio dos “pontos” dessa rede, não mais dendrítica, e sim multinucleada (TRINDADE JR., 1998; RIBEIRO, 2018).

É nesse contexto que se entende a centralidade entre Belém e Salinópolis, em que a capital do estado exerce ações políticas e econômicas para que essa cidade desempenhe papel de entreposto comercial e de navegação marítima no período histórico-geográfico dos séculos XVII, XVIII e XIX, e, a partir do século XX, para funções de segunda residência para o lazer e para o turismo das elites de Belém, desenhadas como uma expressão urbano-regional, mesmo que não se percebam as convergências e as contradições das escalas geográficas na dimensão cotidiana a partir da complexidade socioespacial inerente à vida urbana.

O presente trabalho tem como objetivo analisar a centralidade urbana exercida por Belém sobre Salinópolis no que diz respeito à atividade turística que existe entre essas duas cidades, não como um processo natural estabelecido ao acaso e tampouco restrito ao quantitativo de equipamentos, infraestruturas e de serviços, elementos típicos que demarcam o peso do fenômeno turístico nos lugares. De outra forma, parte-se da hipótese de que a ação e a força política, principalmente dos poderes públicos, em manter o ciclo de dependência daquela cidade em relação à capital do estado do Pará, são os elementos principais da centralidade urbana, apoiados fortemente no movimento econômico-histórico típico entre as cidades, fenômeno este refletido pela atividade turística. Reforça-se, ainda nestes termos, que a dependência de Salinópolis em relação a Belém se aprofundou ainda mais no período de pandemia.

O artigo está estruturado da seguinte maneira: na primeira parte, faz-se um breve apontamento acerca do conceito de centralidade urbana a fim de que se possa demarcar o debate de forma inicial sobre o tema em questão para que, posteriormente, adequasse à atividade turística delimitada aqui entre Belém e Salinópolis. Na segunda parte do texto, demonstra-se como a centralidade de Belém é exercida sobre as cidades influenciadas por ela e está assentada num claro plano histórico em que fluxos de toda ordem redefinem atividades, a exemplo do turismo. Na terceira parte, o turismo é tomado a partir dos dados estatísticos retirados de documentos oficiais como os Boletins do Turismo do Estado do Pará (FAPESPA, 2017, 2018, 2024), os quais apresentam a concentração de recursos em Belém em relação às demais frações regionais do estado. Na última seção, atesta-se como a atividade turística de Salinópolis está numa clara dependência de Belém, algo que foi fortemente impactado pela pandemia da covid-19.

Breves Notas Teórico-Conceituais acerca da Centralidade

No âmbito teórico, procura-se relacionar as práticas turísticas com a dinâmica do espaço urbano a partir das informações coletadas em pesquisa bibliográfica e documental, as quais se constituem importantes dados materiais comprobatórios da hipótese lançada neste trabalho. Assim, parte-se do entendimento de que a produção do espaço, isto é, seu planejamento e ordenamento, é uma instância social, tal qual afirma Santos (2004a), algo que pode se refletir em conflitos ou tensões entre o Estado, organizações coletivas e o setor privado. Em outros termos, toda ação social se projeta no espaço, ao passo que, concomitantemente, tem o espaço como pressuposto para toda e qualquer ação humana. Essa reflexão parte do presente, sem perder a revisita ao passado e, ao refazer tal percurso, projetam-se cenários geográficos (LEFEBVRE, 1980, 1999, 2001; MARTINS, 1997), sempre com a possibilidade de compreensão do movimento histórico ser dado de forma aberta e fluida, devido às múltiplas intencionalidades exercidas pela sociedade ao longo do tempo e porque, também, nenhum processo socioespacial se dá de forma absoluta na realidade, já que suas contradições e/ou retrocessos são inerentes ao tempo.

As contribuições dos autores mencionados como “fio de Ariadne”, integrando presente-passado-futuro – numa dinâmica dialética socioespacial constante – envolvendo Belém e Salinópolis em discussão, procuram demonstrar que tal interação entre elas é um processo intencional que remonta à ocupação e à territorialização portuguesa na Amazônia, por meio da inserção da região e das cidades na divisão territorial do trabalho. Consequentemente, Belém veio a se constituir como núcleo agregador (em um dado momento) das funções/trocas da rede urbana, tornando-a uma cidade dispersora das sociabilidades urbanas, ao mesmo tempo em que fez com que outras cidades se tornassem dependentes dela.

Aliado ao exposto, os conceitos de rede urbana e de centralidade se tornam essenciais para o presente texto. O primeiro conceito é considerado uma escala de análise na qual são tomadas as espacialidades de uma economia de mercado, a divisão territorial do trabalho e a articulação entre as cidades (nós da rede). Essa articulação diz respeito às trocas comerciais, aos fluxos de pessoas e de informações e às infraestruturas que ampliam a fluidez na rede urbana, facilitando a circulação, a produção e o consumo do sistema capitalista (CORRÊA, 1988, 1989). Disso, resulta a diferenciação entre as cidades a partir das funções que elas desempenham na dinâmica urbana, as quais são determinadas pelas ações políticas e econômicas do poder público, bem como do capital. O desenvolvimento das interações urbanas implica na existência das especializações funcionais das cidades e da hierarquia urbana.

Exemplificando, grosso modo, Belém se constitui, no século XVII, na cidade primaz, uma matriz pré-capitalista que passa a ser estratégica para ocupação e para a conquista portuguesa, que, ao longo do tempo, torna-se importante, concentrando fluxos políticos, econômicos, técnico-científicos, de pessoas, de informações etc., sendo capaz de articular e de influenciar outros espaços contíguos ou descontínuos aos seus limites administrativos, de modo a determinar a dinâmica e a vida urbana desses lugares. Esse é o caso emblemático entre a capital e Salinópolis. Belém, a partir de sua expressão e dispersão urbana, tem exercido centralidade política e econômica sobre aquela cidade, resultando

numa conexão de lazer e de turismo, construída paulatinamente para atender demandas das elites de Belém e de sua expansão urbana, de forma geral.

O segundo conceito não se limita somente à modernização do território e aos seus limites administrativos, bem como à aglomeração de empresas, de firmas e de serviços, mas, sobretudo, à capacidade política e econômica de controlar e influenciar os ritmos de cidades que passam a orbitar, de maneira dependente, a vida de uma cidade central que se expande por meio de processos difusos e de maneira polinuclear, como afirma Gottdiener (2010). A partir das ideias de Levebvre (2001, 1999), para se entender a centralidade, necessita-se compreender a realidade urbana a partir da dialética da produção do espaço enquanto elemento social. A cidade, enquanto centro, concentra, reúne, converge fluxos e fixos, e, ao mesmo tempo, proporciona a explosão, dispersão do fenômeno urbano. A centralidade, para o autor, está na capacidade do urbano em concentrar e atrair trabalho, pessoas, criar excedentes de produção, polarizar espaços/cidades, controlando e influenciando fluxos de mercadoria, serviços e pessoas. Tal conceito é um elemento essencial da dispersão urbana a outros espaços como o rural, ao passo que o centro, para Sposito (1991), por exemplo, é, claramente, o ponto de convergência e o nó do sistema de circulação, além de integrador e dispersor de processos.

Aplicando o exposto à dinâmica urbana entre as cidades aqui estudadas, é notório identificar dois períodos bem definidos em que o fluxo de pessoas que sai da capital com fins de lazer e de turismo vai em direção a Salinópolis. Tais períodos estão centrados nos meses de julho e dezembro (especificamente nas festas de fim de ano). Nas duas ocasiões, a cidade de Salinópolis é reestruturada dentro de um planejamento e de uma organização contingenciados temporalmente para receber tal fluxo de pessoas, rompendo uma temporalidade lenta, divergente dos meses supracitados, assimilada pela comunidade como baixa e alta temporada.

O tempo e a disponibilidade da cidade central (Belém) determinam o ritmo da vida cotidiana de Salinópolis. Vale ressaltar, como afirma Sposito (1998), que, ao aplicar o conceito de centralidade em relação à rede urbana, é necessário entender a configuração socioespacial e o papel exercido pela cidade central nos demais espaços. Por isso, metodologicamente, entender o espaço urbano enquanto produto social é importante para identificar as intencionalidades dos agentes na produção e as interações entre as cidades e suas redes urbanas. Essas são relações históricas com fortes tensões políticas, sociais e com motivos econômicos. Concomitantemente, as cidades são constituídas por tempos sociais diferentes, mas inseridas em um contexto geográfico amplo que as converge para produção, circulação e para o consumo, especificando uma unidade regional típica de uma centralidade bastante dinâmica na atividade turística desta fração amazônica.

Para Martins (1997) e para Lefebvre (1974), os momentos históricos – entre cidades, por exemplo – não apresentam relações sociais uniformes e tampouco idades idênticas, uma vez que os modos de organizar a vida são díspares. No entanto, elas integram realidades de um mesmo contexto social de tal modo que, campo e cidade, rural e urbano são pares dialéticos e estão em uma relação de proximidade e distância, de encontro e desencontro, sendo perceptível a simultaneidade dos tempos no espaço geográfico, como afirma contundentemente Santos (2004a). Desse modo, é possível relacionar interações espaciais e históricas entre as cidades de Belém e Salinópolis, e perceber como se deu a centralidade urbana entre elas, para que se coteje reflexões sobre o momento atual.

Como procedimento metodológico, adotou-se pesquisa bibliográfica sobre a expansão do urbano na Amazônia, tendo Belém como cidade primaz exercendo centralidade sobre espaços de sua influência. Soma-se a isso uma análise documental, principalmente os Boletins do Turismo do Estado do Pará, dos anos de 2017, 2018 e 2024 elaborados pela Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (Fapespa), que reúnem estatísticas sobre o setor turístico. No referido documento, há comparações entre as cidades estudadas. Portanto, os dados são analisados à luz da produção social do espaço urbano, sendo autores como Corrêa (1988, 1989), Lefebvre (1980, 1999, 2001), Santos (2004ab), Trindade Jr. (1998), os quais são balizadores teóricos para o estudo aqui proposto.

Expressões Histórico-Espaciais da Centralidade Urbana de Belém

A cidade de Belém, nos séculos XVII e XVIII, torna-se essencial para conquista da Coroa Portuguesa na Amazônia, pois o governo lusitano, preocupado com as sucessivas invasões de Espanha, Inglaterra e Holanda, decidiu elaborar e executar estratégias de ocupação e de controle territorial na região. O processo de territorialização da Coroa Portuguesa, por meio da construção de fortins, representou a intenção de combater ameaças holandesas, inglesas e francesas, ao mesmo tempo em que garantiu os produtos das chamadas “drogas do sertão” ao mercado europeu, haja vista o fato de os portugueses terem perdido o monopólio das Índias. Especiarias como cravo, canela, castanha-do-pará, salsaparrilha, anil, gengibre, cacau, óleo extraído de sementes – a exemplo da copaíba e das raízes aromáticas – eram bastante apreciadas pelo Ocidente (CHAMBOULEYRON, 2010; CRUZ, 1973; SARGES, 2002; TAVARES, 2008; 2011). Percebe-se, assim, que, desde o início da ocupação do território, a região amazônica já estava integrada a uma divisão internacional do trabalho, sendo essa região um “território-recurso” (HAESBAERT, 2004) ou uma espécie de anexo territorial (MORAES, 2004).

Para viabilização da economia das “drogas do sertão”, foi necessário que a Coroa Portuguesa construísse infraestrutura, o que gerou serviços e o aparelhamento do Estado no norte do País ao criar as unidades administrativas e, assim, garantir a posse do território amazônico, bem como sua posição internacional ante à União Ibérica e aos concorrentes do período mercantilista (BECKER, 2004; GONÇALVES, 2001). Tavares (2011) ilustra, a partir de alguns fatos históricos, o processo de reafirmação estratégica na região pela Coroa Portuguesa. É importante notar que Belém assume o protagonismo político-administrativo em relação a São Luís, ainda que esta localidade seja mais velha do que Belém na formação do território.

As estratégias viabilizadas foram criar fortificações nas embocaduras dos rios e incentivar o povoamento, que iniciou no litoral e adentrou o continente. Ao se criar unidades administrativas (freguesias, vilas e capitânicas), estimulou-se o povoamento nuclear, seus mecanismos de controle e de conhecimento territorial. Não é demasiado frisar que a Igreja Católica foi essencial no domínio do território ao usar o conhecimento nativo para reorganização do espaço regional (TAVARES, 2011). O incentivo à imigração e à doação de terras em forma de sesmarias e capitânicas hereditárias – vinculadas – tinha o objetivo de fortalecer o comércio e aumentar o controle geopolítico português na Amazônia Oriental, principalmente na região nordeste do estado, em especial na micror-

região do Salgado¹, onde Salinópolis se tornou importante para a colonização devido à sua localização, que facilitava a gestão territorial da navegação e do comércio marítimo entre as cidades de Belém e São Luís.

A presença dos jesuítas, ao usarem os conhecimentos dos Tupinambás na extração de sal e no reordenamento do espaço local – sob as ordens da Coroa Portuguesa –, tornou-se crucial para substituir o antigo povoamento chamado de Viriandeua ou Virianduba (nome de pássaro na língua nativa) para Salinas, em 1656. Anos mais tarde, Salinópolis é elevada à categoria de vila, constituindo-se núcleo de povoamento, controle administrativo, político e econômico da Coroa Portuguesa na região nordeste do estado do Pará (CRUZ, 1973; 1955; PENTEADO, 1967).

Nos séculos XIX e XX, dois processos socioespaciais marcam, com maior intensidade, o crescimento da rede urbana e da centralidade da capital em relação à porção nordeste do Pará e, por conseguinte, a Salinópolis, a saber: o desenvolvimento da economia da borracha e a construção da estrada de Ferro de Bragança. A economia da borracha proporcionou a concentração da riqueza em Belém, onde se localizavam as casas aviadoras, as elites econômicas e o poder político. Melhorias de infraestrutura, de serviços públicos e de equipamentos urbanos, símbolos da modernidade à moda francesa como o Teatro da Paz, bondinhos, avenidas largas, arborização nas ruas etc. são exemplos da riqueza concentrada. No plano regional-internacional, Belém exerceu posição estratégica para a comercialização e para a exportação da economia gomífera, adquirindo relevante importância político-econômica entre as trocas do norte do país com a Europa, com destaque para a Inglaterra (CRUZ, 1973; GONÇALVES, 2001; SARGES, 2002).

A estrada de ferro de Bragança representou a expansão das sociabilidades urbanas vivenciadas em Belém para a região nordeste do estado. Sua criação tinha como objetivo principal a integração daquela parte do território com o desenvolvimento da capital, suas demandas por mão de obra (é importante ressaltar que o governo incentivou migração e colonização de europeus e nordestinos) e por produtos agrícolas. Ao longo da ferrovia, vários povoados e núcleos surgiram e, hoje, alguns são municípios, inclusive pertencentes à região metropolitana de Belém, como Ananindeua, Marituba, Benevides; outros atuam como centros regionais do nordeste paraense como Castanhal e Capanema (CRUZ, 1955; ÉGLER, 1961; LEANDRO, 2012; PENTEADO, 1967; RIBEIRO, 2018).

Ribeiro (2015; 2018), por exemplo, analisa o crescimento da rede urbana do nordeste paraense tendo a cidade de Belém como centro difusor do urbano na Amazônia Oriental. Para ele, ainda que Belém exerça uma importância fundamental do ponto de vista regional por ser um espaço urbano metropolitano – algo, portanto, que alcança, até mesmo, diferentes escalas regionais no Pará – Castanhal, ao longo dos anos, assumiu uma importância sub-regional que a condiciona como um importante centro urbano de certa autonomia socioeconômica e espacial, fazendo com que demais núcleos urbanos do nordeste paraense orbitem em torno da centralidade daquela cidade.

Ao se retomar as ideias de Penteado (1967), a Figura 1 indica três meios de comunicação entre a capital e a região nordeste, estudada pelo autor mencionado anteriormente, em que se destaca a estrada de ferro de Bragança como objeto espacial de grande importância para a integração daquela região à dinâmica de crescimento de Belém. Na imagem, são apontados três modais que indicam a periodização da rede urbana:



Figura 1 – Modais de comunicação entre Belém, Salinópolis e o Nordeste paraense nos séculos XVII, XVIII, XIX e início do XX

Fonte: Autores com base em Égler (1961); Penteadó (1967); Ribeiro (2015; 2018).

O primeiro modal apontado na Figura 1 diz respeito ao uso do litoral e à rota marítima envolvendo povoados, vilas e cidades, com suas trocas comerciais; o segundo modal se refere ao uso dos rios. Partindo-se de Belém, era possível subir o rio Guamá até as cidades de São Miguel do Guamá e Ourém. Desta última, navegava-se pelas cabeceiras do rio Caeté até Bragança. O terceiro modal é a rota da antiga Estrada de Ferro de Bragança, que auxiliou no povoamento e na integração da região, sendo um marco regional para consolidação da rede urbana. De Capanema, usava-se a estrada pela mata até Salinópolis para conexão entre Belém e demais cidades.

A partir de 1950, Ribeiro (2015; 2018) afirma que há um período de crescimento da rede urbana da região impulsionada pela reestruturação das políticas econômicas voltadas para região amazônica, em que se destacam os grandes projetos mineralógicos, energéticos e a expansão das estradas, simbolizando a complexificação das interações urbanas. Nesse sentido, rodovias como a BR-010 (Belém-Brasília), BR-316 (Pará-Maranhão), BR-308 (Belém-Capanema-Maranhão), PA-324 e PA-444 se tornaram eixos de acesso, de fluxos de serviços, de pessoas e de integração entre a região e a capital Belém e, de outro lado, conectaram as porções Leste, Oeste, Sul e Sudeste do Pará, que facilitaram também a comunicação entre as regiões Nordeste e Centro-oeste do país. Ribeiro (2015) ainda afirma que o aumento das interações espaciais, via uso intenso e múltiplo das rodovias com a capital Belém, marca o processo de metropolização do espaço associado à dispersão de Belém e, por conseguinte, tem aumentado a centralidade da capital sobre Salinópolis, como se aborda neste trabalho.

A fim de melhor proceder aos recortes histórico-processuais em que Belém exerceu seu processo de centralidade no decorrer do tempo, o Quadro 1 sintetiza os eventos, seus contextos regionais e nacionais, assim como suas intencionalidades, demonstrando como a dinâmica da centralidade de Belém foi forjada num curso temporal bem específico, e que resultou, na mesma medida, no posicionamento urbano-regional de Salinópolis em relação à capital:

Quadro 1 – Elementos dos processos socioespaciais da centralidade exercida por Belém sobre Salinópolis

Objetos e ações	Contexto socioespacial	Intencionalidades
Forte do Presépio em Belém.	Brasil-colônia (1616).	Controle territorial português na Amazônia a partir da embocadura do Rio Amazonas.
Criação do estado do Maranhão e do Pará.	Brasil-colônia (1621).	Descentralização do poder político pelo governo central.
Criação do estado do Grão-Pará e Maranhão.	Belém como principal capital da porção setentrional da Amazônia.	Aumento do controle político, econômico, social e militar da Coroa portuguesa por meio da implantação das capitânicas hereditárias, construção de fortes, missões religiosas, incentivo à migração e ao povoamento nuclear, criação administrativa de povoados, vilas e freguesias, Companhia do Comércio e incentivo à economia extrativista (drogas do sertão, madeiras, pescado, extração de sal, agricultura etc.).
Povoado Viriandeua ou Virianduba.	Povoamento do litoral do nordeste do Pará (conhecido como Região do Salgado) e presença jesuíta. Substituição da toponímia de origem tupinambás por Salinas em 1656.	Instalação de uma atalaia (porção do relevo mais elevada) pela Coroa portuguesa para orientação da navegação marítima (...). Fogueiras e canhões são os instrumentos de sinalização.
Oficialização do ofício de praticagem pela Coroa Portuguesa em 1787.	Consolidação das práticas náuticas no mar e nos rios na região nordeste do Pará e em Salinópolis.	Mar e rio são os principais meios de comunicação entre Belém e Salinópolis.
Consolidação de Salinópolis como cidade portuária da região nordeste.	Século XIX, em 1852, construção do primeiro farol na praia do Atalaia. Século XX, em 1916, edificação do segundo farol com tecnologia francesa. Século XX, em 1937, terceiro farol erguido no interior da cidade, porém não mais no litoral, na sua faixa de praia.	Fortalecimento do controle territorial e marítimo por meio da economia extrativista; aumento do comércio e demais trocas entre Belém e a região nordeste, e por conseguinte, Salinópolis.

Objetos e ações	Contexto socioespacial	Intencionalidades
Construção da rodovia estadual PA-124.	Século XX, em 1937.	Amplia-se o acesso entre Salinópolis, Belém e Capanema. A rodovia fazia ligação, no trecho da cidade de Capanema, com a estrada de Ferro de Bragança até Belém.
Primeiro hotel em Salinópolis.	Século XX, 1936.	Uso de segunda residência e veraneio em Salinópolis pela elite política e econômica de Belém.
Decreto lei nº 3.758 torna Salinópolis Estância Hidromineral, considerada área de segurança nacional.	Século XX, 1960 a 1986	Ampliação dos serviços de saneamento básico, alargamentos das ruas, instalação da rede elétrica, de água, regularização e ampliação de linhas de ônibus na cidade. Incentivo ao turismo de segunda residência, sol e praia.
Construção da rodovia estadual PA-444	Século XX, a partir de 1960.	Rodovia interliga a PA-124 à porção norte de Salinópolis. Intensificação do turismo às praias do Atalaia e do Espadarte.
Doação de terras pelo Estado.	Século XX.	Incentivo ao uso do turismo de segunda residência, sol e praia.
Construção/ Pavimentação das rodovias Belém-Brasília BR 010; BR 316; BR 308.	Século XX, a partir da década de 1960. Política de Integração Nacional para Região Amazônica.	Belém como metrópole regional no norte do país, dispersão urbana a partir dela para as demais regiões do estado e do Brasil, aumento da centralidade urbana de Belém sobre Salinópolis com a reestruturação econômica regional e aumento da fluidez no território.
Pavimentação da rodovia estadual PA-324.	Século XX, 1974.	Acelera-se o fluxo de pessoas e produtos advindos de Belém para o nordeste do Pará, em especial para Salinópolis. A pavimentação diminuiu o tempo gasto da capital para chegar a Salinópolis para 3h; antes, a viagem demorava 15h.
Implantação do projeto Agroindustrial de Salinópolis: Agri-sal.	Século XX, 1960 a 1980.	Incentivo do governo do estado do Pará e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) para criação de formas de economia para a cidade e, ao mesmo tempo, houve melhoria de infraestrutura e de serviços urbanos.
Programas Estaduais de Turismo.	Séculos XX-XXI, 1994 a 2011. Programa Beija-Flor (1998), Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará – PDT, Plano Ver-o-Pará (2011).	Incentivos financeiros e creditícios para empreendimentos turísticos em Salinópolis; construção das orlas das praias do Maçarico e Porto Grande; urbanização da praia do Atalaia; expansão do turismo para novas áreas da cidade como praia do Farol Velho e praia da Corvina; incentivos a eventos culturais.

Fonte: Elaboração dos autores com base em Marinho (2009);
Tavares (2008, 2011), Serra (2020); Ribeiro (2018, 2015).

Ao se retomar o quadro anterior e o relacionando com as abordagens teóricas que norteiam a presente reflexão, nota-se que a produção do espaço urbano na Amazônia Oriental, tendo Belém como cidade que processa o efeito de explosão-implosão do fenômeno urbano – e tomando emprestado as ideais de Lefebvre (1999, 2001) –, observa-se uma realidade construída ao longo de séculos com diversos agentes e intencionalidades, integrando escalas geográficas diversas e imprimindo marcas na paisagem (formas) que sinalizam contextos geográficos (conteúdos sociais), os quais possibilitam pensar a totalidade socioespacial com movimentos de mudanças e de permanências, tal como assegura Trindade Jr. (2010, 2015, 2016) para a região amazônica. Certamente, devido à amplitude do fenômeno, o turismo não se situaria às margens desse processo.

O quadro anterior sintetiza, sem esgotar outros elementos e processos, as características da constituição da rede e da centralidade urbana a partir de Belém em direção à região nordeste paraense. São indicativos desse fenômeno a economia de mercado, divisão territorial do trabalho, eixos de integração e de articulação que agilizam a produção, a circulação e o consumo, e que são capazes de promover a atração de pessoas, fluxos de produtos, serviços e informações a partir de um centro, o qual se dá a partir da capital do estado. Nestes termos, percebe-se a própria funcionalidade e a especialização de Salinópolis (diante da dinâmica urbana entre Belém e a região nordeste paraense) que, ao longo do percurso histórico-geográfico, sempre atendeu às demandas políticas e econômicas de Belém, conforme abordam Cruz (1955, 1973), Égler (1961), Penteado (1967), Corrêa (1988, 1989), Trindade Jr. (2008, 2010, 2015, 2016) e Ribeiro (2015, 2018).

O Turismo do Pará em Números: Concentração Econômica e Diferenças Internas

Os boletins de turismo do Estado do Pará sistematizam informações sobre o turismo na economia, indicando seus efeitos na geração de renda, nos investimentos diretos e indiretos, estabelecendo, ainda, os parâmetros dos rebatimentos da prática turística no mercado do trabalho formal e informal, o que permite averiguar diferenças internas para posterior planejamento das ações. Tais dados podem ser interpretados como uma confirmação consistente de como os processos socioespaciais estão assentados numa trajetória histórica e representados estatisticamente em números, demonstrando, por esse ângulo, a centralidade de Belém na atividade turística ao se comparar com as demais frações do território paraense.

Segundo os dados da Fapespa (2017, 2018, 2024), no estado, os polos turísticos² são Belém, Amazônia Atlântica (onde se localiza Salinópolis), Araguaia-Tocantins, Xingu, Tapajós e Marajó. Os documentos adotam como recorte espacial para fins de planejamento os polos, destacando-se as cidades consideradas estratégicas para o fomento público para o setor, bem como sua influência política, econômica e social capaz de congregiar fluxos, serviços e investimentos. É importante frisar que a ideia de polo adotada pelo governo do Pará, por meio da Secretaria de Estado de Turismo (Setur), considera os recortes regionais (subdivisões territoriais do estado do Pará) apenas como efeito administrativo, sem que haja, na mesma medida, um efeito polarizador regional das cidades mais importantes desses mesmos recortes, tal como afirma Serra (2020).

Três elementos importantes, do ponto de vista do turismo, tornam Belém a cidade com capacidade de exercer a centralidade urbana em relação às demais cidades (em especial a Salinópolis), a saber: a) o fato de Belém receber os maiores investimentos do Ministério do Turismo, pois no período de 2001 a 2016, do total de R\$ 276.366.346,32 destinados para o estado, o polo Belém recebeu R\$ 85.136.587,14, o que o torna o principal destino dos recursos federais; b) é o polo que tem mais visitação de turistas (devido à sua concentração de atrativos turísticos); e c) concentra a maior renda gerada pela atividade (maior concentração de trabalhos direta e indiretamente ligados às ACTs) (FAPESPA, 2017; 2018). A Tabela 1 evidencia o tema “renda” a partir dos assim chamados “polos” como elemento que exemplifica o argumento:

Tabela 1 – Geração de renda por polo turístico no Pará (2016-2017)

Renda em US\$					
Polo Turístico	Ano 2016		Ano 2017		Variação % 2016/2017
	Renda	Participação (%)	Renda	Participação (%)	
Belém	133.048.390	61,40	132.206.337	62,10	-0,6
Tapajós	39.082.244	18	35.073.440	16,74	-10,2
Amazônia Atlântica	15.231.407	7	15.818.666	7,55	3,8
Marajó	13.471.411	6,20	14.226.324	6,79	5,6
Araguaia Tocantins	11.244.273	5,20	9.428.344	4,50	-16,1
Xingu	4.735.616	2,20	2.765.648	1,32	-41,6
Total	216.813.341	100,00	209.518.759	100,00	

Fonte: Organizado pelos autores com base em Fapespa (2017, 2018).

Ao atentar para os dados expostos, percebem-se, ao menos, duas questões fulcrais que asseguram a centralidade de Belém e de sua rede urbana no território, a saber: a primeira delas diz respeito à concentração de renda em relação aos demais polos do estado, ou seja, mais de 60% da renda do turismo do estado do Pará é gerada no “polo” Belém; a segunda questão é uma derivação direta da primeira: a enorme concentração da renda no “polo” Belém gera uma discrepância abrupta em relação aos demais “polos”. Isso é garantido devido Belém atrair, para si, melhores condições estruturais para o desenvolvimento de práticas do turismo, uma vez que detém equipamentos, infraestrutura, serviços, vários meios de comunicação e acesso a mercados nacionais, bem como internacionais. Os circuitos econômicos do capital são, nesse sentido, mais complexos onde há um sistema de objetos e de ações que os condiciona a serem mais dinâmicos (SANTOS, 2004a). Não obstante, associado ao tema “renda”, a Tabela 2 expõe a distribuição de turistas no Pará:

Tabela 2 – Número de Turistas no Pará (2015-2017)

Polo Turístico	Ano 2015		Ano 2016		Ano 2017		Var. % (2015/16)	Var. % (2016/17)
	Turistas	Part. (%)	Turistas	Part. (%)	Turistas	Part. (%)		
Belém	650.097	58,40	632.284	61,37	638.606	63,1	-2,74	0,99
Tapajós	200.725	18,03	185.730	18,3	174.586	17,39	-7,47	-6,00
Amaz. Atlântica	80.195	7,20	72.384	7,03	68.404	6,81	-9,74	-5,49
Marajó	70.929	6,37	64.020	6,21	60.819	6,06	-9,74	-5,00
Araguaia Tocantins	66.796	6,0	53.436	5,19	48.093	4,79	-20,00	-10,00
Xingu	44.531	4,00	22.505	2,20	13.503	1,34	-49,46	-40,00
Total	1.113.273	100,00	1.030.359	100,00	1.004.011	100,00	-7,45	-2,56

Fonte: Organizado pelos autores com base em Fapespa (2017, 2018).

Além dos dados permanecerem discrepantes, tal como se havia observado na Tabela 1, nota-se como a variação na composição de turistas nos anos citados (Tabela 2) não se altera profundamente, indicando que o estado do Pará não possui um sistema de circulação de turistas nos mesmos moldes que outros estados brasileiros ou até mesmo comparando-se o estado do Pará com municípios centrais no circuito turístico. Regionalmente (dentro de uma escala amazônica dos processos socioculturais, bem como político-econômicos da Amazônia), Belém exerce um movimento integrador e dispensor das atividades turísticas, caracterizando o que Sposito (1991) afirma para as cidades que possuem um centro mais complexo de “coordenação da Divisão Social do Trabalho”. Na atividade turística, portanto, a centralidade dos processos se dá onde o fluxo econômico é mais intenso e diferenciado. Como complemento à argumentação, é interessante notar que a maioria das regiões do estado do Pará enfrentou variação negativa da geração de renda (Tabela 1), com exceção do Marajó (5,6%) e Amazônia Atlântica (3,8%). O Xingu, por sua vez, desempenhou forte queda com -41,6% da geração de renda em relação aos outros polos.

Os dados tomados neste trabalho apontam a região onde Salinópolis é destaque como sendo uma cidade relevante para as outras do estado do ponto de vista de seu mercado consumidor, principalmente quando as elites procuram áreas para o lazer e para o turismo, quando do período das férias e na época de fim de ano. A Amazônia Atlântica é o 3º polo turístico que mais atraiu pessoas para o estado nos anos de 2015 (80.195) e 2016 (72.384), ficando atrás de Belém e do Tapajós. Ela representa em torno de 7% de participação no número de fluxo turístico quando comparado ao total do Pará, muito embora tenha sofrido variação negativa (-9,74%) naquele período, conforme indicam os dados dos boletins (FAPESPA, 2017, 2018).

Em Salinópolis, fora o período das férias e do fim de ano, o perfil dos turistas se altera, pois são oriundos de cidades próximas e que tiveram mais de uma experiência com

o local. A maioria do contingente fica hospedada em hotéis, pousadas e não contrata agência de turismo, usa carro próprio para seu deslocamento e viaja em família (Fapespa, 2024). A cidade, assim, tem forte declínio na mobilidade de turistas fora dos períodos anteriormente mencionados.

Ainda, segundo os dados atualizados da Fapespa (2024), o cenário de visitação de turistas por região no estado continua quase inalterado. Belém lidera enquanto destino de turistas (60, 7% de participação). A região na qual Salinópolis integra conta com 9,7% de visitantes – ainda em terceiro lugar – haja vista a ampliação dos serviços característicos do turismo e das melhorias de infraestruturas nas cidades. Tal cenário reforça a dependência econômica de Salinópolis em relação à capilaridade que Belém exerce nas interações urbanas.

As Consequências da Dependência Econômica do Turismo em Salinópolis nos Tempos de Pandemia da Covid-19

Notadamente, o contexto da crise político-econômica do país antes do período pandêmico, somado aos efeitos da crise sanitária mundial, fez com que a dependência de Salinópolis em relação a Belém ficasse mais evidente. Como a retração do fluxo doméstico foi drástica na região Amazônia-Atlântica-Caeté e, em especial, em Salinópolis (por meio dos bloqueios/barreiras sanitárias impedindo ou restringindo fluxos de pessoas no estado), houve fortes tensões, crise econômica e perdas de emprego nessa cidade, uma vez que o perfil dos turistas regionais, os quais participam no consumo em períodos das férias e festas de fim de ano é, majoritariamente, de Belém.

As informações divulgadas por Brasil (2020) demonstram o impacto da pandemia em Salinópolis no setor de meios de hospedagens, comparando os anos de 2019 e 2020. Em 2019, entre os meses de fevereiro e maio, houve saldo negativo na movimentação em hotéis e similares, entre -8 e -10. Em 2020, para o mesmo período, houve momentos de saldo negativo em fevereiro; porém, abril e maio verificaram-se saldo negativo de -6. O mês de março de 2020 apresentou acréscimo de contratações em relação ao primeiro bimestre do ano. No entanto, com o avanço da pandemia e com os decretos restritivos de circulação no estado do Pará, foram registrados declínio no número de admissões nos meses de abril e maio.

Nos setores de restaurantes, de serviços de alimentação e de bebidas, os reflexos foram sentidos através do aumento de demissões de trabalhadores, sendo que, em 2019, houve mais de quinze (15) pessoas desligadas e, em 2020, registrou-se mais de setenta (70) trabalhadores. Não houve registro de atividades ligadas às operadoras turísticas, organização de eventos (exceto culturais e esportivos) e locação de automóveis (Brasil, 2020).

As situações acima também podem ser exemplificadas nas observações de atores-chave da política econômica do turismo para a sub-região do Caeté. As falas subsequentes são, respectivamente, do gerente regional do Sebrae e do presidente da Associação Rede de Desenvolvimento Sustentável e Turística da Amazônia (Redestur). Para eles:

(...) Os municípios integrantes da região Costa Atlântica Caeté, como é o caso principalmente de Salinópolis, têm historicamente maior fluxo de turistas

vindo da região metropolitana de Belém. (...) Eles (turistas) acabam vindo pela necessidade, também, de ter a possibilidade de visitar atrativos naturais como as praias e eventos culturais. Salinópolis se beneficia nesse processo bem mais pelo maior fluxo de turistas e ocupações de meios de hospedagens, porém com a pandemia verificamos forte crise do setor tanto nas atividades características do turismo, como as consideradas indiretas [...] com a adoção de barreiras sanitárias na grande Belém para conter os avanços da covid-19 e sendo este o maior mercado para a região aconteceu fechamentos, falência e demissões no setor”. (Gerente Regional do Sebrae-Caeté, 29 de junho de 2021, informação verbal)

Claro que Belém representa oitenta por cento de nosso público. Eu posso te dizer o seguinte: o ano 2019 foi muito complicado, com certeza! Porque era tudo novo pra gente (...) só que em 2020 a situação piorou porque a cidade e o estado fecharam por um tempo maior, vi muita gente vender equipamentos e mercadorias para se manter... rapaz vendeu moto, dono de mercado perdeu cento e noventa mil reais, eu vendi tendas no valor de quinze mil reais, todo mundo perdeu algo, eu perdi. (Presidente da Redestur, 1º de julho de 2021, informação verbal)

Os dados estatísticos expostos evidenciam Belém como espaço urbano privilegiado, pois é o polo turístico que mais recebeu investimentos tanto do governo federal quanto do governo estadual ao longo de dezesseis anos (FAPESPA, 2017, 2018, 2024). Belém se tornou, assim, concentradora de renda, de turistas e de equipamentos (de lazer e de turismo), de infraestrutura, de centros educacionais, técnico-científicos, de redes de comunicação e de acesso, tornando-a núcleo agregador e dispersor de fluxos, bem como de informações.

No que se refere às entrevistas, percebe-se como a centralidade de Belém está imersa no discurso dos agentes que lidam com o turismo cotidianamente. Ambos os entrevistados citam Belém como principal fonte de fluxo de pessoas. Os turistas dessa cidade, por sua vez, são evidências do que Marinho (2017) afirma – em parte – ser Salinópolis uma cidade-balneário em uma fração da Amazônia, considerada por este autor uma região com fortes relações com o mar, diferentemente do que se propaga como imagem dessa região mudo afora. Essa concepção é o que marca Belém, do ponto de vista das relações turísticas, em relação à Salinópolis e é o que se constata das falas dos entrevistados.

Ao se retomar a fala do presidente da Redestur, apoiando-se novamente em Sposito (1998), bem como em Dring e Bingham (2000), Belém reúne uma das características nucleares do processo de centralidade urbana, qual seja a de servir como uma fração do espaço que atrai forças econômicas, ao mesmo tempo que as dispersa, direcionando-as de acordo com a finalidade específica inerente à circulação de pessoas e mercadorias, no caso em questão, o turismo.

Ainda de acordo com as informações dos entrevistados, a covid-19 escancarou a dependência de Salinópolis em relação a Belém. Com o avanço da pandemia do coronavírus no estado do Pará e com as medidas de restrições/barreiras sanitárias – que impediram a saída de pessoas de Belém – evidenciou-se a centralidade da capital sobre

Salinópolis, prosseguindo-se, assim, o curso histórico desse processo já mostrado no Quadro 1 deste texto.

Desta forma, não somente um argumento teórico, pautado na esteira de questões histórico-regionais e dentro de um universo geográfico que está presente na constatação dos fatos, a relação entre Belém e Salinópolis está calcada no imaginário, bem como no discurso das pessoas envolvidas nessa trama urbano-regional que, ao longo de vários anos, vêm considerando essa relação como sendo construída a partir do papel do poder público e dos fatores econômicos que reforçam esse processo.

Conclusão

A centralidade urbana é um fenômeno que parte do princípio de que uma cidade exerce seu poder econômico, político e cultural sobre outra ou outras frações espaciais que dependem de um centro impulsor. Neste trabalho, observou-se que – entre Belém e Salinópolis – a centralidade do turismo resulta do forte arranjo socioespacial de Belém ao longo do tempo, tempo este que não se restringe à modernidade do turismo, aquela em que toma o pós-segunda guerra mundial como um marco desse fenômeno (KRIPPENDORF, 1989). Anterior a esse importante recorte temporal, a centralidade entre Belém e Salinópolis fora marcada pelo posicionamento primaz que a capital do Pará exercera ao longo de sua formação histórica, sendo o turismo, nestes termos, um fenômeno corolário marcado no tempo e no espaço.

Do ponto de vista regional, o nordeste do Pará, desde o início da ocupação e do povoamento do território na Amazônia Oriental, constituiu-se em um espaço estratégico para as demandas políticas e econômicas do poder central dos séculos XVII, XVIII e XIX, pois o uso do litoral e das riquezas naturais sempre despertaram interesses advindos de Belém. De início, as cidades da região eram suporte para as rotas marítimas, extração do pescado e de sal; anos mais tarde, o uso de suas terras para agricultura tece a finalidade de abastecer as demandas da capital numa época de desenvolvimento econômico oriundo da exploração da borracha, o que incentivou a imigração de europeus e nordestinos.

No século XX, a região em destaque (especialmente Salinópolis) tornou-se área para o lazer e para passeios de veraneios das elites econômicas da capital. Atualmente, com os direcionamentos de políticas públicas de turismo, Salinópolis é uma das principais cidades turísticas da chamada Região Amazônia-Atlântica-Caeté tendo, novamente, Belém como principal mercado consumidor. Esse longo processo, histórico-geográfico, lento e gradual da constituição da rede urbana do nordeste paraense – onde Belém se torna o “nó” dispersor das sociabilidades urbanas – é resultado de intencionalidades políticas e econômicas para região e, por conseguinte, Salinópolis vem a ser uma parte dos dobramentos da metropolização do espaço, o que comprova que os processos não são nada naturais, e sim provenientes das relações sociais.

As consequências da centralidade em Salinópolis, durante a pandemia da covid-19, foram explicadas e analisadas ao longo do texto, merecendo algumas projeções basilares para futuras pesquisas para a cidade, tal como o enfrentamento das comunidades locais que vivem do turismo em relação aos impactos da pandemia. Torna-se imperioso saber se houve apoio por parte do Estado, em suas diferentes esferas administrativas,

bem como a qualidade desse suporte. O papel do Estado como sujeito ativo no processo mitigatório da pandemia para os setores econômicos envolvidos com o *trade* turístico, seja na sua relação com os empresários, seja, na mesma intensidade, com a sociedade consumidora dos espaços turísticos. No que se refere aos empresários, é necessário saber quais estratégias, mecanismos e decisões que podem diminuir o impacto da centralidade de Belém ou, da mesma forma, relativizá-lo inserindo novos espaços emissores de turistas, observando-se o respeito à diversidade socioambiental, bem como cultural da Região do Salgado paraense. Por fim, deve-se observar atentamente como o turista tem (re)construído sua relação com Salinópolis, entendendo-se que o fenômeno turístico está pautado numa dialética progressiva e, portanto, contraditória da sociedade com a natureza amazônica, sobretudo.

As reflexões não encerram o debate; longe disso, apenas oferecem cotejos para investigações científicas tendo em vista os desdobramentos da centralidade urbana aqui exposta e a crise sanitária como fenômeno que clarificou um processo considerado natural para muitos paraenses ou, como se costuma dizer no linguajar local, “sempre foi assim”.

Referências Bibliográficas

BECKER, B. K. *Amazônia*. 5. ed. São Paulo: Ática, 1997.

_____. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

BRASIL. *Base de dados online*. Ministério da Economia. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. Cadastro geral de empregados e desempregados. 2020. Disponível em: <<http://bi.mte.gov.br/bgcaged/inicial.php>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

CORRÊA, R. L. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 50 (2), 107-124, 1988.

_____. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989

CRUZ, E. *A estrada de ferro de Bragança: visão social, econômica e política*. Belém: SPVEA, 1955.

_____. *História do Pará*. Volumes 1 e 2. Belém: Universidade do Pará, 1973.

CHAMBOULEYRON, R. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia Colonial (1640-1706)*. Belém: UFPA, 2010.

DRING, C.; BINGHAN, R. Beyond edge cities: job decentralization and urban sprawl. *Urban Affairs Review*, v. 35, n. 6, p. 837-855, 2000.

ÉGLER, E. G. A Zona Bragantina no estado do Pará. *Revista Brasileira de Geografia*. Ano XXIII, n. 3, 1961.

Jorge Alex de Almeida Souza e Hugo Rogério Hage Serra

FAPESPA. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. *Boletim do Turismo do Estado do Pará*. Fapespa, 2017.

_____. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. *Boletim do Turismo do Estado do Pará*. Fapespa, 2018.

_____. Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. *Boletim do Turismo do Estado do Pará*. Fapespa, 2024.

GONÇALVES, C. W.P. *Amazônia, amazônias*. São Paulo: Contexto, 2001.

GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2010

HAESBAERT, R. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Base cartográfica contínua do Brasil ao milionésimo*. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

KRIPPENDORF, J. *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1989.

LEANDRO, L. M. L.; SILVA, F. C. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da Zona Bragantina no estado do Pará. *Novos Cadernos Naea*, v. 15, n. 2, 2012.

LEFEBVRE, H. *La production de L'espace*. Paris: Anthropos, 1974.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMONAD, E.; LIMA, I. G. Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir da obra de Henri Lefebvre In: LIMONAD, E. (Org.). *Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefebvre*. UFF/Gecel. CD-ROM, 2003. p. 15-34.

MARINHO, R. *Faces da expansão urbana em Salinópolis, zona costeira do estado do Pará*. 2009. 135 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) –Programa de Pós-Graduação em Geografia. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

_____. *Pequenas cidades do Nordeste do Pará: maritimidades da Amazônia*. 2017. 426 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia,

Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Federal de Presidente Prudente, Presidente Prudente, 2017.

MARTINS, J. *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo: Hucitec, 1997.

MASSEY, D. Regionalismo: alguns problemas atuais. *Espaço e Debates*, v. 1, n. 2, p. 50-83, 1981.

MORAES, A. C. R. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2004.

PENTEADO, A. R. *Problemas de colonização e de uso da terra na região bragantina do estado do Pará*. (Coleção amazônica, Série José Veríssimo). Belém: UFPA, 1967.

RIBEIRO, W. O. Das frágeis conexões às múltiplas interações: estruturação e periodização da rede urbana do nordeste do paraense. In: Encontro Nacional da ANPEGE, XI, *Anais*, p. 5909-5920, 2015.

_____. Dispersão metropolitana e novas formas urbano-regionais: uma proposta para o reconhecimento e a delimitação da cidade-região de Belém. *Ateliê Geográfico*, v. 12, n. 1, p. 132-154, 2018.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica, tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004a.

_____. *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2004b.

SARGES, M. *Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)*. 2. ed. Belém: Paka-Tatu, 2002.

SERRA, H.R.H. *Obra-prima da Amazônia? Problemas de regionalização e políticas públicas de turismo no território paraense*. Ituiutaba: Barlavento, 2020. Disponível em: <<http://editorabarlavento.blogspot.com/p/colecao-geografia.html>> Acesso em: 10 jun. 2021.

SILVA, C. G. *Desenvolvimento turístico na Amazônia: uma análise socioespacial fundada nos circuitos da economia urbana em Salinópolis, Pará*. 2020. 312 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

SPOSITO, M. E. B. Centro e centralidade no Brasil In: FERNANDES, J. A. V. R.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). *A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileira*. São Paulo: Cegot, 1991. p. 45-62.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Revista Território*, ano III, n. 4, p. 27-37, 1998.

TAVARES, M. G. C. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação dos municípios. *Revista Acta Geográfica*, ano II, n. 3, p. 59-83, 2008.

_____. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI. *Geosp: Espaço e Tempo*, n. 29, p. 107-121, 2011.

TRINDADE JR., S. C. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana*. 1998. 395 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1998.

_____. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. *Cidades*, v. 12, n. 7, p. 227-255, 2010.

_____. Cidades e centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. *Cidades*, v. 21, n. 12, p. 305-334, 2015.

TRINDADE JR., S. C.; SILVA, M. A. P.; AMARAL, M. D. B. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE JR., S. C.; TAVARES, M. G. C. (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: Edufpa, 2008. p. 27-48.

TRINDADE JR., S. *et al.* Uma cidade média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no Sudeste Paraense. In: SPOSITO, M. E. B., ELIAS, D.; SOARES, B. R. (Orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Angeles*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016. p. 27-222.

Recebido em: 12/02/2023. Aceito em: 09/10/2024

Notas

¹ Penteado (1967, p. 23) se refere à Região Bragantina como área sob a influência da Estrada de Ferro de Bragança, que interligava a cidade de Belém a Bragança e ao nordeste do estado. Ao longo dessa linha férrea, vários núcleos, povoados, e cidades se formaram, “localizada entre as águas da Baía do Marajó, a Oeste, e as do Oceano Atlântico, a Leste, estendendo-se de Belém a Bragança, (...) onde o divisor d’águas que separa as correntes fluviais que se dirigem para a Zona do Salgado, ao Norte, e para o Vale do Guamá (rio), ao Sul”. Nesse sentido, Zona do Salgado constitui uma subdivisão levando em conta o litoral paraense banhado pelo Atlântico e pelas práticas extrativistas, produtos de interações culturais diversas (indígenas, caboclos e migrantes) do pescado e de sua salga.

² Segue-se a política definida no Plano Estadual de 2001, no qual foram selecionados seis (6) polos turísticos; os dados coletados, principalmente, oriundos da Fapespa, ainda consideraram esse ordenamento. São eles: Polo Belém, Polo Amazônia Atlântica, Polo Marajó, Polo Tapajós, Polo Araguaia Tocantins e Polo Xingu. Em 2019, através da Portaria nº 164/2019/Geps/Setur, houve nova regionalização, substituindo o termo “polo” e adotando o conceito de regiões turísticas. Com novos rearranjos municipais, o Pará passou a ter 14 regiões turísticas. Salinópolis integra a Região Turística Amazônia Atlântica Caeté, considerada umas das principais cidades dessa regionalização (SERRA, 2020).