



Degradação nas Vias entre Aeroporto e Hotéis, e o Turismo na Visão dos Taxistas de Belém (PA/BR)

Degradation in the roads between Airport and Hotels, and Tourism in the View of Taxi Drivers of Belém (PA/BR)

Marlon Wallace Serra Conceição
Universidade Federal do Pará
mserrask@gmail.com

Agnes Brenda da Silva Sousa
Universidade Federal do Pará
agnes@allprinteditora.com.br

Fabício Lemos de Siqueira Mendes
Universidade Federal do Pará
fabriciolsm@ufpa.br

Sílvia Helena Ribeiro Cruz
Universidade Federal do Pará
scruz@ufpa.br

Diana Priscila Sá Alberto
Universidade Federal do Pará
dianaalberto@ufpa.br

Recibido/Received: 27-03-2019

Aceptado/Accepted: 26-06-2019

RESUMO:

A cidade de Belém (PA/BR) é alvejada por degradações que na maioria das vezes dão a ideia de abandono. Este cenário faz com que haja uma insatisfação aos turistas, tendo em vista a diminuição da qualidade dos atrativos. Por este motivo, o objetivo deste trabalho é identificar as áreas degradadas por ação antrópica nas rotas apontadas pelos taxistas de Belém. A metodologia utilizada foi aplicação de questionário aos taxistas. Em seguida foram identificadas as principais rotas para identificar as degradações antrópicas. Posteriormente, os dados foram tabulados para análise estatística. Os resultados apontam degradações nas principais rotas ligadas do aeroporto aos hotéis. Deste modo, conclui-se que a falta de manutenção e fiscalização dessas rotas percorridas pelos turistas durante a chegada em Belém é precária. Com isso, essas degradações transparecem uma cidade esquecida pelo poder público, promovendo a imagem de uma cidade suja, resultando em um modo negativo para o turismo.

Palavras chave: Degradação Urbana; Taxistas; Turismo Receptivo; Belém; Pará; Brasil

ABSTRACT:

The city of Belém (PA / BR) is targeted by degradations that most often give the idea of abandonment. This scenario causes dissatisfaction on tourists, which results in loss of quality of attractions. For this reason, the objective of this work is to identify the areas degraded by anthropic action in the routes indicated by the taxi drivers of the Belém. The methodology used was the application of a questionnaire to taxi drivers. The main routes were then identified to identify the anthropogenic degradations. After this, the data were tabulated for statistical analysis. The results point to degradations on the main linked routes from the airport to the hotels. In this way, it is concluded that the lack of maintenance and inspection of these routes traveled by tourists during the arrival in Belém is precarious. As a result, these degradations reveal a city forgotten by the public power, promoting the image of a dirty city, negatively affecting tourism.

Keywords: Urban Degraded, Taxi Drivers, Tourism, Belém, Pará, Brazil

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/ HOW TO CITE THIS ARTICLE

Serra Conceição, M.W.; Da Silva Sousa, A.B.; De Siqueira Mendes, F.L.; Ribeiro Cruz, S.H.; Sá Alberto D.P. (2019). Degradação nas Vias entre Aeroporto e Hotéis, e o Turismo na Visão dos Taxistas de Belém (PA/BR). *Rotur. Revista de Ocio y Turismo*, 13(2): 41-56. <https://doi.org/10.17979/rotur.2019.13.2.5221>

I. INTRODUÇÃO

A degradação de um objeto ou de um sistema é muitas vezes associada à ideia de perda de qualidade, ou qualquer estado de alteração de um ambiente e/ou a qualquer tipo de ambiente. O ambiente construído degrada-se, assim como os espaços naturais, onde na maioria das vezes o responsável é o ser humano. Deste modo, tanto o patrimônio natural quanto o cultural podem ser degradados por ação antrópica. Isso influencia diretamente nas condições de prejuízo à saúde, à segurança, ao bem-estar das populações, à biosfera e as condições estéticas ou sanitárias do meio em que ocorre a degradação. Além disso, exerce pressão nas atividades sociais e econômicas, como por exemplo o Turismo (Sánchez, 2013).

A sociedade atual está cada vez mais capitalista, resultando em grande parte pela exploração dos recursos naturais para o bem estar da humanidade. Com isso, a sensibilidade e a conscientização são essenciais para repensar conceitos referentes a natureza, assim como sua apropriação e seu uso. Já nos centros urbanos, um dos principais problemas no Brasil é a eliminação inapropriada de resíduos sólidos pela população, tendo como produção diária por indivíduo, cerca de 750g/dia. Deste modo, o consumo adotado pela maioria das sociedades urbanas têm provocado o aumento contínuo e exagerado na quantidade de resíduos sólidos diário produzido (Costa, 2001).

Pelo exposto acima, tanto estado como sociedade devem criar medidas alternativas, pois sem um planejamento e um uso adequado do resíduo sólido, os problemas que poderão surgir, certamente poderão ser amenizados. Para isso o ser humano precisa se reeducar, uma vez que o bem estar de todos é necessário para um equilíbrio de convivência, amenizando os problemas do consumismo e conseqüentemente o descarte de resíduos sólidos. Deste modo, surge a sustentabilidade local, o qual vislumbra um novo projeto de civilização, que pode ter desdobramentos em todos os campos, principalmente na educação, seja ela formal ou informal. A sustentabilidade educativa se está inserida no cotidiano da vida, num profundo valor da nossa existência e de nossos projetos de vida no planeta (Gadotti, 2009).

Identificar prováveis impactos não é uma tarefa difícil, mas deve ser executada com discernimento e de maneira sistemática e cuidadosa. Assim, para identificar todas as possíveis alterações ambientais decorrentes de um empreendimento, mesmo se for sabido de antemão que algumas dessas alterações serão pouco significativas, é necessário estudo de Impactos Ambientais (IA). Mas vale ressaltar que alguns estudos são simples, outros mais complexos, mas nem um anula o outro, visto que as metodologias, os resultados alcançados e as conclusões serão muito importantes para as metas que se tenta alcançar (Sánchez, 2013).

Tratando-se de tendências para o desenvolvimento do Turismo, o maior problema da ausência de planejamento em atividades turísticas reside no seu crescimento descontrolado, isso resulta em IA, seja em área urbana ou natural. Isso leva à descaracterização e a perda da originalidade local visitada pelos turistas. Os empreendimentos turísticos, associados a outros fatores têm levado ao desenvolvimento de obras sem prioridade e sem utilidade. Isso se fosse bem planejado evitariam situações caóticas nos períodos de alta estação (Ruschmann, 1997).

A finalidade do planejamento turístico consiste em ordenar as ações do homem sobre o local a ser visitado, facilitando a construção dos empreendimentos equipamentos, tendo a exploração mais bem sucedida e de forma adequada. Resultando na amenização dos impactos negativos nos recursos naturais, que podem destruir ou reduzir suas atratividades. Por isso, o planejamento é fundamental e indispensável para o desenvolvimento turístico equilibrado e em harmonia com os recursos físicos, culturais e sociais das regiões receptoras, evitando, assim, que o turismo destrua as bases que o fazem existir (Ruschmann, 1997).

O Turismo sendo um valorizador de paisagens urbanas e naturais usa de seus atributos para vender o seu negócio, oferecendo essas paisagens como produto. Porém, essas áreas por ser um constante palco de visita para aqueles que a procuram, acaba sendo alvo de degradações por aqueles que por ali passam e interagem com o local. Ocasionalmente assim um grande problema para a atividade turística que precisa do espaço para exercer as suas atividades. Espaços que em teoria deveriam ser conservados e admirados, não só pelos turistas atuais, mas também para as gerações futuras que pretendem visitar o presente local (Swarbrook, 2000). Deste modo, o objetivo deste trabalho foi identificar as degradações ao longo das vias, percorridas pelos taxistas, que ligam o aeroporto e as principais vias de acesso aos hotéis, assim como a visão dos taxistas com relação ao turismo na cidade de Belém (PA).

II. METODOLOGIA

a) Área de estudo

Belém foi fundada em 12 de janeiro de 1616 por Francisco Caldeira Castelo Branco ao aportar as margens da baía de Guajará para assegurar o domínio da “nova terra” e resguardá-la do ataque de corsários vindos da Inglaterra e da Holanda. Com a construção do colégio e da igreja dos jesuítas, formou-se um núcleo de habitantes, não indígenas que, com o tempo, se consolidou na região (Ibge, 2016). Vale lembrar que a Província do Pará foi a última a ser incorporada ao Império, pois havia fortes laços com Portugal e não aceitava a Independência do Brasil perante esse país (Cruz, 1937; História, 2015).

No que se refere à economia histórica, o estado do Pará, apresenta dois distintos ciclos. O primeiro é caracterizado pelo Ciclo da Borracha, quando grande quantidade de imigrantes foram instalados na região para a tarefa de retirada do látex. O segundo ciclo se caracteriza durante a Segunda Guerra Mundial, quando foi criado, por Getúlio Vargas, o Banco de Crédito da Borracha. Essa ação teve como objetivo, incentivar a retomada da extração de látex para a exportação, principalmente com a demanda dos EUA (História, 2015).

Atualmente, a economia desse Estado é baseada na exploração de minérios, onde 75% do minério são exportados da Reserva de Carajás. Destacam-se também a madeira proveniente do sudeste paraense e a energia elétrica, originária da Hidrelétrica de Tucuruí. Com esses recursos e por apresentar grande extensão territorial, o Pará é dividido em três grandes regiões: nordeste paraense, sudeste paraense e oeste paraense (História, 2015).

Belém é a capital do Estado do Pará que está localizado na região Norte do Brasil, seu território abrange cerca de 1059,458km²; sua população é de 1.393.399 habitantes, caracterizando assim a segunda Cidade mais populosa da região Norte (Ibge, 2010). A capital atrai turistas nacionais e internacionais por suas belezas naturais e riqueza histórica, não só pela ocasião da festa religiosa do Círio de Nazaré, umas das maiores procissões do Brasil que reúne mais de dois milhões de turistas, mas também pela peculiar culinária da região; além de outros atrativos naturais, culturais e históricos (Governo do Estado do Pará, 2010).

Um desses atrativos históricos é o Mercado Ver o Peso, que ao passar do tempo se tornou um dos principais pontos de abastecimento da cidade, além de ser hoje, um dos pontos turísticos mais visitados pelos turistas. O Ver o Peso é definido como uma grande feira ou grande mercado aberto. O espaço atravessou o tempo no crescimento da cidade e caracterizando a área com uma relação de consumo e comércio, principalmente para o gênero alimentício. Sendo o ponto de chegada de toda uma produção agrícola e pecuária vinda do interior. Se tornou aos poucos um grande complexo, sendo um dos maiores Mercado da América Latina a céu aberto (Ferreira, 2012).

Belém possui atrativos paisagísticos, históricos e culturais, ilhas com florestas conservadas, várzeas, furos, igarapés, rios e baías, tais com as Ilhas de Mosqueiro, Caratateua, Cotijuba e Combu. A cobertura vegetal do município compõe-se principalmente de florestas secundárias ou capoeiras que substituíram as antigas florestas densas de baixos platôs; a vegetação dos mangues e siriubais se localizam nas ilhas e a mata ciliar nas margens dos rios (Governo do Estado do Pará, 2010). Somado a isso se caracteriza fisicamente por sua grande expansão hidrográfica. O transporte mais utilizado na região é o fluvial, que mesmo com uma grande concentração de rios, ainda é um transporte lento, pela presença dos obstáculos naturais e sinuosidade destes cursos d'água, desconfortável e sem segurança (Governo do Estado do Pará, 2010).

A cidade de Belém tem um enorme potencial turístico que valoriza o patrimônio histórico-cultural. O turismo com base na valorização e preservação do patrimônio histórico e cultural esta presente nas discussões a cerca do desenvolvimento da atratividade que seguem as tendências mundiais. Nesse sentido, o aproveitamento da riqueza cultural local com o devido investimento, tem retorno certo e garantido (Ecilmara, 2006). A valorização do patrimônio histórico e cultural deve ser abraçada pela comunidade como um todo, pois, o passado contido nos inúmeros bens arquitetônicos existentes na Cidade de Belém será mantido com a sua devida importância. Para tal o envolvimento de toda a população é necessário, desde os empresários do turismo aos moradores locais (Ecilmara, 2006).

b) Levantamento de dados

O local selecionado para o levantamento de dados foi a Cooperativa dos Taxistas do Aeroporto Internacional de Belém - COOPERTAXI. A escolha se deu por esta cooperativa ter grande fluxo de passageiros oriundos de outros lugares fora de Belém e por ser o principal meio de transporte, desses turistas aos hotéis da cidade.

Para o levantamento de dados foi realizado um *survey* no local onde os taxistas ficam a espera dos turistas à chegada ao aeroporot. Posteriormente foi marcada uma conversar informal com o

presidente da COOPERTAXI. A conversa foi necessária para explicar os objetivos da pesquisa e ter acesso aos taxistas para que os mesmos pudessem responder o questionário.

O questionário (Apêndice 01) que foi elaborado teve como objetivo a realização do levantamento de dados. Este continha 10 perguntas fechadas, sendo que algumas dessas questões eram possíveis de marcar mais de uma alternativa. As 10 perguntas do questionário foram a principal informação registrada pelos taxistas. Neste continha as perguntas da faixa etária, tempo de serviço, o que se entende sobre turismo, quais os hotéis mais procurados, qual a rota é percorrida no sentido aeroporto-hotel, qual o perfil do turista que solicita o serviço e qual o gênero do turista. Os taxistas também informaram, quando possível, qual o objetivo desse turista que chega em Belém, assim como se o turista ao chegar na cidade enfrenta tem informações suficientes nas placas de sinalização. Para finalizar, foi questionado por quanto tempo esse turista permanece na cidade.

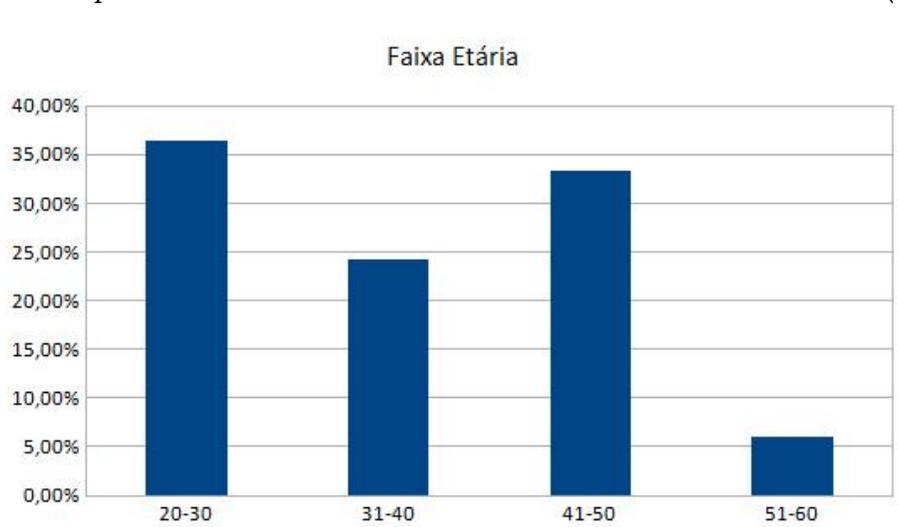
Ao todo foram 30 taxistas que participaram da pesquisa, por livre e espontânea vontade. Após todos os questionários serem respondidos, os dados foram tabulados em planilha excel (Microsoft Office 2010) com os dados absolutos. Em seguida os dados foram transformados em dados relativos para melhor entendimento dos resultados.

Com a identificação das rotas, no sentido aeroporto-hotéis, apontadas pelos taxistas, foi realizado o percurso de todas elas. O percurso foi realizado em dias alternados da semana, para que não houvesse sobreposição das degradações, principalmente os resíduos sólidos deixados nas rotas, uma vez que o órgão gestor poderia ou não fazer o recolhimento deste.

III. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Aos responderem o questionário, os motoristas da COOPERTAXI informaram a faixa etária dos mesmos. No Gráfico 01 é demonstrado que a maior percentagem está entre 20 a 30 anos, seguido de 41 a 50 e 31 a 40. A menor faixa etária compreendeu a de 51-60 anos de idade. Isso demonstra que os taxistas da COOPERTAXI são relativamente jovens, pois há uma pequena percentagem com idade acima dos 51 anos. Possivelmente para a jornada de trabalho da COOPERTAXI há a necessidade de pessoas mais jovens para que possam realizar o serviço sem ter o afastamento por problemas de saúde.

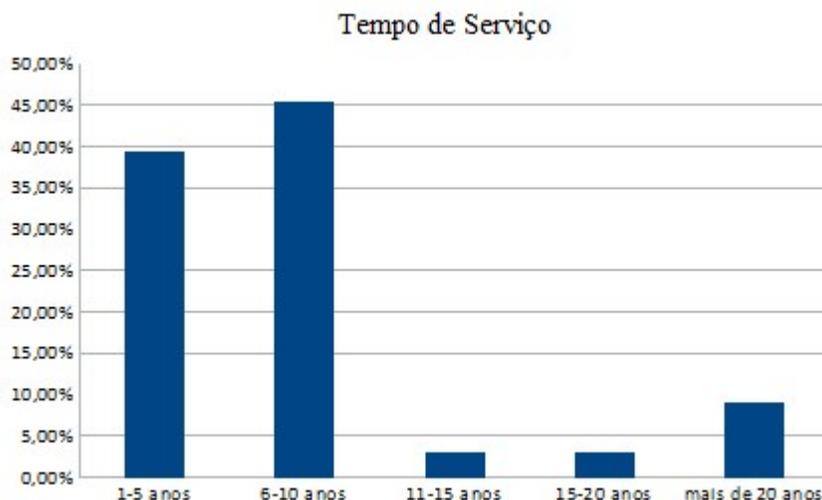
Gráfico 01: Frequência relativa da faixa etária dos taxistas da COOPERTAXI (Belém, PA)



Fonte: Pesquisa de Campo (2016).

No que diz respeito ao tempo de serviço dos taxistas, o Gráfico 02 mostra que a maioria respondeu que trabalha entre 6 a 10 anos na Cooperativa, seguida de 1 a 5 anos e com mais de 20 anos de serviços. Os intervalos entre 11 a 15 e 15 a 20 anos, formam os intervalos que apareceram com menor frequência respectivamente, demonstrando a maioria dos taxistas atuam a pouco tempo na cooperativa. Isso reforça a pergunta anterior no que diz respeito a faixa etária.

Gráfico 02: Frequência relativa do tempo de serviço dos taxistas da COOPERTAXI (Belém, PA).



Fonte: Pesquisa de Campo (2016).

Ao serem questionados sobre o que entendem sobre Turismo os taxistas em sua maioria responderam que “São atividades que as pessoas realizam durante suas viagens” e a minoria respondeu que “Permanência em lugares distintos dos que vivem”, conforme o Gráfico 03. Deste modo, isso demonstra que a maioria dos taxistas da COOPERTAXI sabem definir o conceito de turismo. Isso é muito importante pois para interação entre profissional e cliente o conhecimento do ramo onde desenvolve sua atividade é essencial para o aprimoramento profissional.

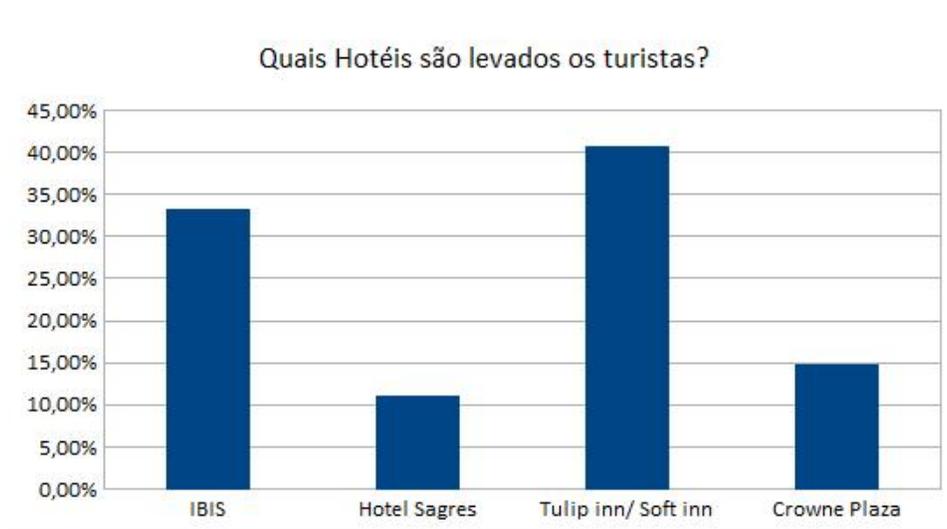
Gráfico 03: Frequência relativa do entendimento sobre Turismo pelos taxistas da COOPERTAXI (Belém, PA).



Fonte: Pesquisa de Campo (2016).

No questionário também foi perguntado aos taxistas para quais os principais hotéis são levados os Turistas que desembarcam no aeroporto internacional de Belém. No Gráfico 04 é identificado quatro principais hotéis. O principal hotel é o Tulipinn/Softinn, seguido pelo Hotel IBIS e Crownw Plaza. O Hotel Sagres foi o hotel que menos foi citado pelos taxistas. Os 4 hotéis apontados pelos taxistas ficam no centro urbano de Belém, sendo que os 2 com maior percentagem (IBIS e Tulip inn/soft inn) são os mais próximos do aeroporto internacional. Isso sugere que os turistas preferem ficar próximo do aeroporto para um eventual retorno mais rápido para o mesmo. Acrescenta-se ainda que os taxistas informaram que os turistas que solicitam seus serviços, em sua maioria são do sexo masculino (70%) e poucos são do sexo feminino (30%).

Gráfico 04: Frequência relativa dos principais hotéis escolhidos pelos turistas segundo os taxistas da COOPERTAXI (Belém, PA).



Fonte: Pesquisa de Campo (2016).

Após serem questionados sobre quais hotéis são levados os turistas, foi perguntando qual rota os taxistas seguem para esses hotéis. O Gráfico 05 mostra que quase 90% dos taxistas tomam as rotas principais para esses hotéis, e que um pouco mais de 10% percorrem o menor percurso para os hotéis de destino. Vale ressaltar que as principais rotas percorridas são as mais bem estruturadas da cidade de Belém. Isso mostra que os taxistas se preocupam com a rota a ser tomada para os hotéis. Provavelmente isso é devido para que os turistas possam ter uma boa impressão da cidade. Porém, ao longo dessas há degradação antrópicas como será vista posteriormente.

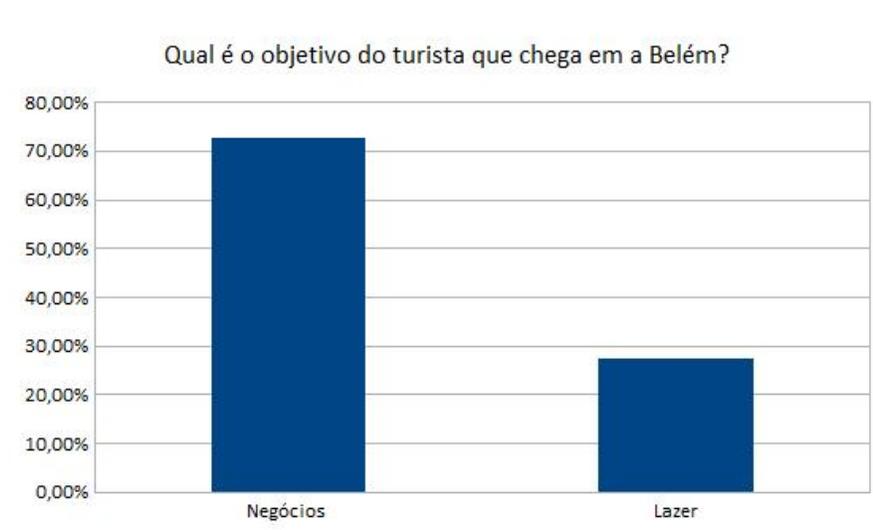
Gráfico 05: Frequência relativa das principais rotas percorridas pelos motoristas da COOPERTAXI ao traslado do aeroporto até os hotéis de Belém (PA).



Fonte: Pesquisa de Campo (2016).

No que se refere ao objetivo dos turistas que chegam em Belém (PA), o Gráfico 06 mostra que os motoristas da Cooperativa informaram que os mesmos vêm para tratar de negócios e que a minoria, para o lazer. Talvez os turistas que veem para o lazer possuem algum tipo de outro veículo, uma vez que pode está associado à parentes e amigos que residem em Belém. Já os turistas que veem à negócios a alternativa principal e imediata são os táxis da COOPERTAXI.

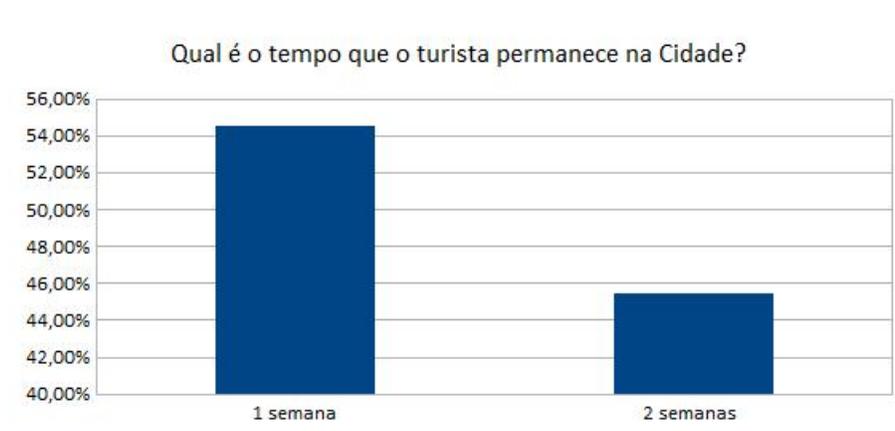
Gráfico 06: Frequência relativa do objetivo dos turistas segundo os motoristas da COOPERTAXI (Belém, PA).



Fonte: Pesquisa de Campo (2016).

E por fim, foi questionado aos taxistas quanto à permanência dos turistas em Belém (PA). O Gráfico 07 mostra que os turistas, em sua maioria ficam aproximadamente uma semana e a minoria duas semanas. A permanência do turista por uma semana em Belém, deve estar associada a resposta do gráfico anterior, uma vez que a maioria que utiliza os serviços da cooperativa, informaram aos taxistas que veem à negócios a esta cidade. Com isso, ao finalizarem o negócio em Belém, os mesmos voltam de imediato para seu local de origem, não permanecendo muito tempo na cidade.

Gráfico 07: Tempo de permanência dos turistas segundo os motoristas da COOPERTAXI (Belém, PA).



Fonte: Pesquisa de Campo (2016).

As Cooperativas foram criadas na década de 1990, buscando flexibilização, redução de custos e desregulamentação das atividades (Lins, 2001). No Brasil, há cerca de 6.827 Cooperativas, tendo a maior concentração nas regiões Sul e Sudeste do país (OCB, 2015). Desde então alguns estudos foram realizados para o entendimento do perfil dos taxistas e funcionamento das mesmas. Um dos estudos relevantes neste setor é da Confederação Nacional de Transporte (CNT), em 2016.

No que concerne os dados obtidos aqui neste trabalho, muito se aproxima aos dados da Confederação Nacional de Transporte (CNT, 2016). Em seus resultados, foi destacado que 97,3% são do sexo masculino, tendo o grau de escolaridade, mais frequente o Ensino Médio concluído. Acrescenta-se ainda que 28% dos taxistas possuem menos de cinco anos na profissão. Deste modo, os taxistas da COOPERTAXI não fogem ao padrão dos taxistas das demais cooperativas de outros estados, segundo o CNT.

Deste modo, os serviços prestados pelos taxistas, de um modo geral, tem função importante no transporte urbano e metropolitano, principalmente quando envolve o transporte de turistas. Porém, as Cooperativas de taxi, por si só não, alcançam a eficiência do mercado. Seria necessário uma apoio estatal e demais órgãos interessados em parcerias para tentar chegar em um serviço de excelência (Dias, 2007).

Os taxistas informaram que as principais avenidas percorridas, no percussor aeroporto- hotéis, são: Júlio César, Almirante Barros, Duque de Caxias, Nazaré, Doutor Freitas e José Malcher. Com isso foi realizado este trajeto, em dias diferentes da semana, para que fossem identificados as degradações por ação antrópica. Notou-se que em todas as vias foi encontrado, em vários pontos, resíduos sólidos (Fotografias 01, 02 e 03) despejados inadequadamente, assim como em locais inapropriados. Outra degradação antrópica e em grande quantidade são as pichações (Fotografias 04, 05 e 06) ao longo dessas avenidas. Tanto em paredes de residências particulares, como em estabelecimentos comerciais e monumentos. Com menor quantidade, foi identificado também entulhos e restos de obras da construção civil.

Fotografia 01: Registro fotográfico de resíduos sólidos despejados no canteiro da Av. Almirante Barroso (Belém, PA).



Fonte: Conceição e Sousa, 2017.

Fotografia 02: Registro fotográfico de resíduos sólidos despejados no canteiro da Av. Júlio César (Belém, PA).



Fonte: Conceição e Sousa, 2017.

Fotografia 03: Registro fotográfico de resíduos sólidos despejados no canteiro da Av. José Malcher (Belém, PA).



Fonte: Conceição e Sousa, 2017.

Fotografia 04: Registro fotográfico de pichações na Praça do Marex, localizada na Av. Júlio César (Belém, PA).



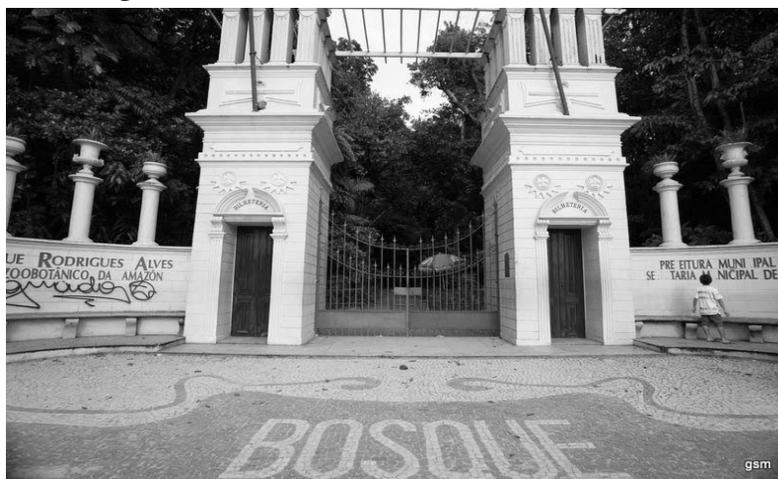
Fonte: Conceição e Sousa, 2017.

Fotografia 05: Registro fotográfico de pichações na faixa de uma Escola Pública localizada na Av. Almirante Barroso (Belém, PA).



Fonte: Conceição e Sousa, 2017.

Fotografia 06: Registro fotográfico de pichações no muro de entrada do Jardim Botânico Bosque Rodrigues Alves, localizado na Av. Almirante Barroso.



Fonte: Conceição e Sousa, 2017.

Pelo exposto nas fotografias, as questões ambientais, não são as que tratam apenas de ordem da natureza, mas também deve-se associar as questões ambientais de ordem urbana. Essas, em sua maioria são ações societárias (RODRIGUES, 1998). Talvez, isso é resultante da “revolução urbana”, onde um conjunto de transformações produzidas pela sociedade contemporânea, foi estabelecido como marca do período em que se encontram. Não que isso seja uma regra, mas mostra o estado em que parte da sociedade se encontra, com a falta de coletividade e respeito com o próximo. Isso faz com que predomine a problemática urbana, onde outros tentam buscar as soluções, sensibilizando os que comentem essas degradações (LEFEBVRE, 1983).

IV. CONCLUSÕES

A partir dos dados levantados dessa pesquisa, percebeu-se que a cidade de Belém ainda sofre com a degradação antrópica provocada por sua população, influenciando de forma negativa para os turistas que visitam por motivos de negócios ou de lazer. As questões de degradação em Belém são notórias tanto para os turistas que chegam a Belém quanto para a população local, apesar de não fazer parte da pesquisa, mas em conversas informais com esses atores, os mesmos afirmaram essa negatividade para cidade.

O turismo sendo um valorizador das paisagens harmonizadas, de maneira nem uma, pode vender tais atrativos de formas degrada. O traslado do Aeroporto para qualquer hotel identificado na pesquisa (Tulipinn/Softinn, Hotel IBIS, CrownwPlaza e Hotel Sagres) é quase impossível de não perceber algum tipo de degradação antrópica local. Essas tendo os resíduos sólidos e as pichações com destaque.

Com relação aos motoristas da COOPERTAXI, mesmo sendo jovens e com tempo de serviço não superior a 10 anos, são conhecedores do que é o Turismo, mesmo trabalhando indiretamente com esta área. Percebe-se que os mesmos possuem um bom conhecimento do perfil dos turistas que visitam a capital paraense. Esses indicam que seus clientes são na maioria do sexo masculino em busca de negócios, permanecendo na cidade, na maioria das vezes uma semana de estadia.

Esse clientes (turistas) são levados para os principais hotéis da cidade (Tulipinn/Softinn, Hotel IBIS, CrownwPlaza e Sagres), mas a maioria prefere ficar mais próximo do aeroporto para um possível retorno mais rápido ao mesmo para o embarque. Os taxistas relataram que o traslado aeroporto/hotéis, quase sempre percorrem as principais avenidas da cidade. É notável então que esses taxistas buscam essas avenidas para impressionar os turistas, fugindo da degradação antrópica existentes em grande parte da cidade, principalmente na periferia. Porém, mesmo assim se identificou durante as rotas percorridas, grande quantidade de degradação. Com isso, é necessário um olhar mais sensível por parte do Poder Público com relação à essas degradações nessas avenidas. Isso tornaria mais agradável às vistas dos turistas que visitam Belém.

Para isso seria necessário um melhor planejamento para Belém, dando ênfase as questões das com maior frequência da coleta de resíduos sólidos, assim como locais mais adequados para o despejo. Outra forma de amenizar esses problemas é a implementação de Programas de Educação Ambiental, na tentativa de sensibilizar as pessoas que cometem esses tipos de degradação. Somado a isso, há também o monitoramento por câmeras e a aplicação de multas para essas infrações. Pelo exposto poderia se aproximar de um turismo mais sustentável, afim de orientar a população da importância do turismo para a cidade e de como é possível minimizar os danos de uma forma equilibrada e mais adequada.

V. BIBLIOGRAFIA

- Confederação nacional de transporte (2017): Transporte Rodoviário - Desempenho do Setor, Infraestrutura e Investimento. Disponível em: <http://cms.cnt.org.br>. Acesso em: 10 de agosto de 2017.
- Gadotti, M (2009): *Educar para a sustentabilidade*. São Paulo: Instituto Paulo Freire
- Costa, M. (2001): Gerenciamento de resíduos sólidos. *Monografia* (Curso de Especialização de Engenharia Ambiental) UFPR/IEP.
- Dias Flavio A. O. P. (2007): Serviços de táxi: elementos para um novo modelo regulatório. 98 f. *Dissertação* (Mestrado em Transportes)-Universidade de Brasília, Brasília.
- Ecilmara, M. (2006): *O patrimônio Histórico e Cultural: um passeio pela "Cidade das Mangueiras"*. Revista Turismo. Disponível e <https://www.revistaturismo.com.br/artigos/mangueiras.html>
- Ernesto, C. (1937): *Noções de História do Pará*. IHGP. Belém (PA).
- Ferreira, A. A y Fleury, J. N. (2012): *Ver o Peso da cidade: O mercado, a carne e a cidade no final do século XIX*. *Revista Estudos Amazônicos*, 1:100-116.
- História do Pará. Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_do_Par%C3%A1. Acesso em: 15 de dezembro de 2015.
- Instituto brasileiro de geografia e estatística (2005): História do Pará. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 8 jul. 2016.
- Lefbvre, H. (1983): *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Lins, H. N. (2001): "Cooperativas de trabalhadores: opção frente à crise do emprego ou aspecto da crescente precariedade do trabalho?" *Nova Economia* (UFMG). *Belo Horizonte*, 11(1): 39-75.
- Organização das Cooperativas Brasileiras (2015): Institucional. Disponível e http://www.ocb.org.br/site/ramos/transporte_conceito.asp acessado em 27/8/2015.
- Organización Mundial Turismo (2003): Turismo Internacional: uma perspectiva global. 2º Edição. Editora Bookman (Artmed): Porto Alegre.
- Rodrigues, A. M. (1998): *Produção e consumo do e no espaço: problemática ambiental urbana*. São Paulo: Hucitec.
- Rushmann, D. V. M. (1997): *Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente*. Doris Van de MeeneRushmann-Campinas, SP, Papirus. (Coleção de Turismo).
- Sanchez, L. E. (2013): *Avaliação de Impacto Ambiental: conceitos e métodos*. Ed. São Paulo: Oficina de textos.
- Swarbrook, J. (2000): *Turismo Sustentável: Conceitos e Impacto Ambiental*. São Paulo: ALEPH.

APÊNDICE 01

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICAS
FACULDADE DE TURISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
QUESTIONÁRIO

1. Faixa Etária
 20 – 30 anos 31 – 40 anos 41 – 50 anos 51 – 60 anos
2. Tempo de Serviço
 1 -5 anos 6 – 10 anos 11 – 15 anos 15 – 20 anos mais de 20 anos
3. O que você entende sobre turismo?
 Atividades que as pessoas realizam durante suas viagens.
 Permanência em lugares distintos dos que vivem
 As atividades desenvolvidas pelos visitantes
 É o movimento definitivo de pessoas para destinos fora dos seus locais habituais de trabalho e residência
4. Quais hotéis são levados os turistas?
 PrincesaLouçã
 Crowne plaza
 IBIS
 Tulip inn / Soft inn
 HotelSagres(Radisson hotel
 Holiday Express(Gold Mar
 Outro, qual? _____
5. Qual rota é seguida para o hotel?
 Principais avenidas
 Rotas alternativas
 Menor percurso
 Maior percurso
6. Qual seu principal turista?
 Brasileiro
 Estrangeiro
7. Qual o gênero do turista?
 Masculino
 Feminino

8. Qual é o objetivo do Turista que chega a Belém?
- Negócios
 - Lazer
 - Estudos
 - Outro, qual? _____
9. Você acha que o Turista ao chegar em Belém tem informações (placas de sinalização) necessárias para se locomover dentro da Cidade?
- Sim
 - Não
10. Qual é o tempo que o turista permanece na Cidade?
- 1 semanas
 - 2 semanas
 - 3 semanas
 - 4 semanas
 - 5 semanas