

## Transporte fluviomarítimo e turismo: a rede de relações entre os atores (Soure-PA)

*Thiliane Regina Barbosa Meguis<sup>1</sup>*  
*Mirleide Chaar Bahia<sup>2</sup>*



### RESUMO

O presente estudo teve como objetivo analisar a rede de relações que se estabelece na comunicação entre os atores sociais do transporte fluvial de Soure (Marajó/PA), e a sua influência no desenvolvimento do turismo local. Nesse sentido, o conceito de turismo é abrangente e complexo, envolvendo o planejamento adequado das realidades e necessidades locais, além de ser compreendido como uma atividade resultante da interação dos turistas com uma série de serviços. Nesse estudo destaca-se os serviços de transportes, os quais possibilitam ao turismo cumprir seus objetivos para além dos fatores econômicos, mas também, ressaltando os fatores sociais e culturais. A metodologia constou de levantamento teórico, pesquisa de campo, com realização de entrevistas semiestruturadas com os atores, tendo sido estas gravadas e, posteriormente, transcritas e analisadas, por meio de análise de conteúdo. A pesquisa é uma parte da dissertação produzida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido-PPGDSTU/NAEA/UFPA. A partir da análise pode-se evidenciar que em Soure a formação da rede de diálogo entre os atores é um elemento essencial e importante para o desenvolvimento do transporte e do turismo local, no entanto, ela se estabelece como um fator de exclusão, pois o poder e as relações individuais prevalecem em detrimento das necessidades coletivas.

**Palavras-chave:** Transporte. Turismo. Redes. Atores. Soure.

---

1 Universidade Federal do Pará- UFPA/Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/NAEA. Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará- UFPA. É bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). thilianemeguis@gmail.com.

2 Universidade Federal do Pará - UFPA/Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/NAEA. Doutora em Desenvolvimento Socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará (NAEA/UFPA); Professora do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (NAEA/UFPA). mirleidebahia@gmail.com.

**ABSTRACT**

The present study aimed to analyze the network of relationships established in the communication between the social actors of the river transport of Soure (Marajó/PA), and its influence on the development of local tourism. In this sense, the concept of tourism is comprehensive and complex, involving the proper planning of local realities and needs, in addition to being understood as an activity resulting from the interaction of tourists with a series of services. In this study, transport services stand out, which enable tourism to fulfill its objectives in addition to economic factors, but also, emphasizing social and cultural factors. The methodology consisted of a theoretical survey, field research, with semi-structured interviews with the actors, which were recorded and, later, transcribed and analyzed, through content analysis. The research is part of the dissertation produced in the Graduate Program in Sustainable Development of the Humid Tropic-PPGDSTU/NAEA/UFPA. From the analysis it can be evidenced that in Soure the formation of the dialogue network between the actors is an essential and important element for the development of the transport and the local tourism, however, it is established as a factor of exclusion, because the power and individual relationships prevail over collective needs.

**Keywords:** Transport. Tourism. Networks. Actors. Soure.

## INTRODUÇÃO

O arquipélago do Marajó é composto por doze municípios, sendo eles, Cachoeira do Arari, Chaves, Muaná, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Afuá, Anajás, Breves, Curralinho, São Sebastião da Boa Vista e Soure, que possuem características específicas, fazendo com que o arquipélago se torne uma região com diversidades. A cultura e o povo que compõe o Marajó formam um conjunto de relações sociais que caracterizam a identidade marajoara (CARDOSO, 2015).

Nesse estudo o destaque será para a região de Soure, que possui uma extensão de 3.517,318 km<sup>2</sup>, com uma população estimada em 24.682 pessoas (IBGE, 2017). As características naturais de Soure, como as praias, igarapés, e a sua relevância social, cultural e ambiental, influenciam na localização e no isolamento com relação às demais regiões do Estado do Pará, fazendo com que o acesso não ocorra por via terrestre, e o deslocamento por transporte aéreo tenha alto custo.

Portanto, o transporte fluviomarítimo representa a principal via de deslocamento para os usuários (moradores e turistas), e de escoamento de produtos para a região. É nesse contexto, que o transporte fluviomarítimo se institui como fundamental para se pensar as ações de melhoria de locomoção, proporcionando os contatos entre as regiões locais, nacionais e internacionais.

O conceito de turismo é abrangente e complexo, envolvendo o planejamento adequado das realidades e necessidades locais, além de ser compreendido como uma atividade resultante da interação dos turistas com uma série de serviços (transporte, hospedagem, agência de viagens, restaurantes, etc.), os quais possibilitam ao turismo cumprir seus objetivos para além dos fatores econômicos, mas também, ressaltando os fatores sociais e culturais.

A atividade turística é caracterizada como uma das atividades que mais movimentam divisas econômicas, gerando emprego e renda (AZEVEDO *et al.*, 2013). Contudo, percebe-se que em alguns lugares não há incentivos por parte do poder público e da iniciativa privada, principalmente para que a atividade turística venha a se articular com os outros serviços que são necessários para a sua prática. O serviço de transporte, por acarretar o deslocamento e possibilitar a prática do turismo, se constitui em um dos mais importantes componentes utilizados pelo mesmo.

Nesse sentido, surge a seguinte questão: Como está organizada a rede de relações a partir do diálogo entre os atores do transporte fluvial e do turismo em Soure-PA? Diante dessa problemática, o trabalho propõe analisar a rede de relações que se estabelece na comunicação entre os atores sociais do transporte fluvial de Soure, e a sua influência no desenvolvimento do turismo local. De cunho qualitativo, esta pesquisa foi realizada com base em estudos exploratórios, por meio da combinação entre levantamento bibliográfico e pesquisa de campo, com observações sistemáticas e entrevistas semiestruturadas.

A análise qualitativa objetiva identificar as variáveis que serão explicadas pelos resultados e dados descritivos, mediante contato direto e interativo das pesquisadoras com a situação analisada, por meio de entrevistas direcionadas aos agentes relacionados ao objeto de estudo. Além de ser entendida a partir de cinco maneiras que estão descritas abaixo:

- 1- A pesquisa qualitativa tem o ambiente natural como sua fonte direta de dados e o pesquisador como seu principal instrumento;
- 2- Os dados coletados são predominantemente descritivos;
- 3- A preocupação com o processo é muito maior do que com o produto;
- 4- O significado que as pessoas dão às coisas e à sua vida são focos de atenção especial pelo pesquisador;
- 5- A análise dos dados tende a seguir um processo indutivo. Os pesquisadores não se preocupam em buscar evidências que comprovem hipóteses definidas antes do início dos estudos (LUDKE; ANDRÉ, 1986, p. 11-13).

Para a pesquisa de campo foi utilizada a técnica de entrevistas semiestruturadas, pois “permite que as pessoas respondam mais nos seus próprios termos do que as entrevistas padronizadas [...]” (MAY, 2004, p. 148). A disponibilidade dos entrevistados para conceder a entrevista foi requisito crucial para o desencadeamento do trabalho, sendo utilizado o critério de acessibilidade, conforme as instruções de Vergara (2005). Assim, foi possível entrevistar os seguintes agentes: os moradores do município de Soure e turistas; os representantes das agências de turismo local “Ilha Bela” e “Scafi Turismo”; a Secretaria de Estado de Turismo (SETUR-PA); a Secretaria Municipal de Turismo (SETUR-SOURE); Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos (ARCON); e as empresas privadas de transporte fluviomarítimo, que fazem o deslocamento de Belém, capita do Estado, para a cidade de Soure, “Arapari Navegação Ltda.” e “Master Motors”.

Alguns instrumentos foram fundamentais para a análise, como por exemplo, o gravador de voz e a câmera fotográfica, todos os recursos do celular, utilizados para gravar as entrevistas, identificando os horários e datas em que as mesmas foram executadas. Além da captura de imagens, que são essenciais para observar o que a análise descreve e os momentos que são relevantes como, por exemplo, a prática de desembarque insegura, a infraestrutura dos barcos, dos terminais e dos trapiches, entre outros.

A análise da pesquisa de campo se embasou na metodologia da construção da sociedade em redes (CASTELLS, 2002). Sendo assim, essa pesquisa se ancorou na relação do transporte e do turismo, e a sua relação para que se estabeleça uma conexão em redes e como os atores (poder público, iniciativa privada e sociedade civil) estão articulados, para assim, entender a configuração da relação de interdependência exercida pelo serviço de transporte e pela atividade turística de Soure. A partir da descrição dos agentes e da análise sobre a construção da sociedade em redes, sendo estas compreendidas dentro de uma estrutura aberta, que possui a capacidade de se expandir, além de ter em sua organização a possibilidade de reorganizar as relações de poder, baseado em um objetivo comum e social.

Para a análise dos dados foi utilizada a técnica de análise de conteúdo, o objetivo dessa técnica não se limita apenas ao conteúdo, ela visa melhorar a precisão das avaliações, por meio de procedimentos que seguem um conjunto de elementos para descrever os conteúdos das mensagens (BARDIN, 2011). Portanto, de acordo com o referido autor, essa técnica é capaz de construir uma aproximação mais rigorosa possível do conteúdo de diversas formas de comunicação verbal, visando que ocorra a revelação dos fenômenos, essencialmente por atividades de categorização e de classificação, a partir de uma interpretação argumentada, contribuindo para alcançar os objetivos e os problemas que foram identificados e foram analisados.

Este estudo é uma parte da dissertação produzida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará (UFPA). O presente trabalho foi realizado com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ).

A partir da análise pode-se evidenciar que em Soure a formação da rede é um elemento essencial e importante para o desenvolvimento do transporte e do turismo local, no entanto, ela se estabelece como um fator de exclusão, pois o poder e as relações individuais prevalecem em detrimento das necessidades coletivas. Outra questão que influencia essa exclusão é a formação de redes fechadas, em que só os detentores de poder participam, dialogam e tomam as decisões, que influenciam a sociedade de Soure em um contexto que vai além do transporte e do turismo local.

Este estudo pretende contribuir para a discussão do transporte no turismo, no que tange ao deslocamento para Soure e por meio do levantamento bibliográfico foi possível constatar que as pesquisas sobre o tema, em sua maioria, descrevem apenas os aspectos como segurança, custos, normas legais, conforto e aspectos históricos. Embora sejam consideráveis, não evidenciam os problemas existentes na relação do transporte e do turismo, principalmente para o planejamento e para a gestão local e setorial.

## **BREVE EXPLANAÇÃO SOBRE A CONFIGURAÇÃO DA SOCIEDADE EM REDE**

As redes são um conjunto de nós que se conectam. Nó é o ponto em que uma curva se entrecorta. Mas as redes devem ser entendidas da seguinte forma: “[...] é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam” (SANTOS, 2008, p. 262), sendo compreendidas em uma estrutura aberta que possui a capacidade de se expandir, além de ter em sua estrutura a possibilidade de reorganizar as relações de poder, baseado em um objetivo comum e social. “A primeira propriedade das redes é a conectividade – qualidade de conexo -, que tem ou em que há conexão, ligação. Os nós das redes são assim lugares de conexão, ligação de poder e de referência” (CASTRO, 1996, p. 148).

Conforme Santos (2008), a palavra rede vem do latim *retis*, que significa o entrecruzamento de fios com aberturas regulares, para que ocorra a formação de um tipo de tecido. A partir desse entrelaçamento, malha e estrutura com formação similar de uma rede, a palavra ganhou novos significados, passando a ser empregada em diferentes situações e com diferentes concepções.

Redes são estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede, ou seja, desde que compartilhem os mesmos códigos de comunicação (por exemplo, valores ou objetos de desempenho). Uma estrutura social com base em redes é um sistema aberto altamente dinâmico suscetível de inovação sem ameaças ao seu equilíbrio (CASTELLS, 2002, p. 566).

Para Castells (2002), se quisermos que as nossas ações sejam responsáveis e relevantes, faz-se necessário compreender a constituição da sociedade em rede, pois é nessa sociedade que vivemos e, é o cenário social da vida humana e de nossas ações individuais que constituem e interferem na configuração da vida em um contexto coletivo. Vale ressaltar que “as redes seriam incompreensíveis se apenas as enxergássemos a partir de suas manifestações locais ou regionais. Mas estas são também indispensáveis para entender como trabalham as redes à escala do mundo” (SANTOS, 2008, p. 269).

Apesar de ocorrer à ligação entre os fluxos de todo o mundo na configuração de uma rede, ocasionando a fragmentação de pessoas e dos lugares, segregando e desconectando os locais uns dos outros, a sociedade em rede nada mais é do que uma representação da transformação qualitativa da experiência humana em mudanças que são necessárias para a sua configuração.

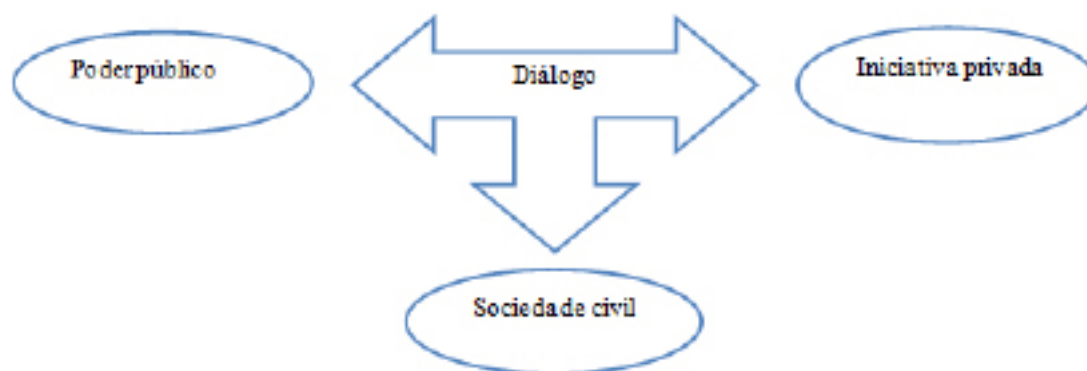
A configuração pesa diferencialmente nos diversos lugares, segundo seu conteúdo material. É a sociedade nacional através dos mecanismos de poder, que distribui, no país, os conteúdos técnicos e funcionais, deixando os lugares envelhecerem ou tornando possível sua modernização. Através das relações gerais direta ou indiretamente impostas a cada ponto do país, seja pela via legislativa ou orçamentária ou pelo exercício do plano, a sociedade nacional pesa com o seu peso político sobre a parcela local da sociedade, através das qualificações de uso da materialidade imóvel e duradoura (SANTOS, 2008, p. 272).

O poder é a relação entre os sujeitos que impõem sobre outros os seus interesses particulares, as quais se sobressaem aos interesses coletivos pelo emprego da violência física ou simbólica. Dessa forma, “As instituições sociais são constituídas para impor o cumprimento das relações de poder existentes em cada período histórico, inclusive os controles, limites e contratos sociais conseguidos nas lutas pelo poder” (CASTELLS, 2002, p. 51-52).

As características da sociedade são pressupostos fundamentais ao desenvolvimento econômico, social, político e cultural, pois a mesma influencia diretamente a inovação tecnológica, partindo do princípio que essas características induzem na forma e na utilidade que são dadas às tecnologias informacionais postas e, muitas vezes, impostas pelo Estado.

Por esse motivo é importante que a descentralização seja uma possível solução para que o poder não se concentre nas mãos de poucos, principalmente quando se faz necessária a participação de uma parcela significativa da sociedade nos processos decisórios. Descentralizar não é entendido apenas como um processo de transferência de atribuições e competências na esfera do Estado, mas seria o diálogo e a participação das três esferas (poder público, privado e a sociedade civil), ilustrado no esquema 1.

Ilustração 1 – Esquema para ilustrar a constituição de uma rede de diálogos entre as três esferas



Fonte: Thiliane Meguis (2018).

Cada lugar se caracteriza pela sua configuração social e territorial que são direta ou indiretamente determinadas pelas decisões em níveis globais, nacionais e locais. Um conjunto de especificidades (cultura, organização política, infraestruturas locais, mão de obra, entre outras) são o que configuram uma sociedade em rede. No contexto atual, as localidades ressignificam o contexto global, de acordo com as suas características locais, criando suas singularidades a partir da sua cultura (CASTELLS, 2002).

Portanto, A formação de redes sejam elas de poder ou de riqueza são destacadas como pontos notórios e significativos que, historicamente, valorizam o ser humano e conectam pontos estratégicos, mesmo que essa conexão exclua grandes segmentos da sociedade, regiões e até mesmo países.

## **ANÁLISE DA REDE DE RELAÇÕES ENTRE OS ATORES EM SOURE-PA**

As características de Soure, região cercada por água, conhecida pela prática do turismo, além de sua relevância social, cultural e ambiental, que são capazes de contribuir para o desenvolvimento do turismo, como mais um componente no desenvolvimento da região. Todavia, o serviço de transporte e as infraestruturas deficientes não favorecem o crescimento da atividade e por consequência o desenvolvimento local.

Para entender como ocorre o acesso a Soure por via fluviomarítima, é necessário descrever de forma mais detalhada cada condição de acesso. Que poderá ser realizado a partir dos transportes hidroviário e aeroviário, sendo o primeiro o mais utilizado, com acesso diretamente ao município ou por Camará (porto hidroviário localizado no município de Salvaterra).

O acesso pelo porto de Camará pode ser realizado por meio de balsas, que têm o deslocamento a partir do porto de Icoaraci, os usuários que possuem carros e motos particulares podem executar a viagem apenas a partir desse terminal, com destino a Camará. No desembarque em Camará o usuário pode fazer o trajeto até o trapiche de Salvaterra com o transporte coletivo (van ou ônibus) ou com o transporte particular (carros e motos).

A trajetória é realizada de navio de Belém para Soure, com o embarque no terminal hidroviário de Belém Luiz Rebelo Neto, localizado na Avenida Marechal Hermes no bairro do Umarizal, centro de Belém. A referida viagem só poderá ser efetuada por pedestres, chegando ao terminal de Camará deve-se utilizar a van ou o ônibus até o trapiche de Salvaterra, onde é possível pegar a balsa para atravessar para Soure. Que, também, poderá ser realizada por meio da utilização de um barco de pequeno porte (conhecido localmente como pô-pô-pô).

Na viagem realizada de lancha, inaugurada em 2015, o percurso é menor e o tempo de viagem também. Na trajetória de Belém para Soure, a lancha sai do terminal hidroviário de Belém Luiz Rebelo Neto. Com esse meio de locomoção se chega diretamente em Soure, embarcando no terminal hidroviário em Belém e desembarcando no terminal de Soure.

Conforme dados do Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará (IDESP) (IDESP, 1971) existiu uma linha fluviomarítima que fazia o percurso de Belém-Mosqueiro a Soure, que era efetuada em média em quatro horas de viagem. Uma hora de

Belém a Mosqueiro e três horas de Mosqueiro<sup>3</sup> a Soure. Essa linha era realizada pelo navio de turismo “Presidente Vargas”<sup>4</sup>, que tinha a capacidade total de mil e duzentos passageiros.

Apesar de existir três meios de deslocamento para Soure, por via hidroviária, destaca-se que a precária infraestrutura do transporte local influencia diretamente na atividade turística. O transporte é o deslocamento entre dois pontos (origem e destino), delimitado por uma trajetória, que é capaz de ser percorrido em um tempo determinado. Deveria existir no serviço de transporte a infraestrutura adequada para que o usuário possa escolher qual modal ele deseja utilizar, no entanto, o que se observa na atualidade de Soure é a limitação de escolha de um determinado modal por falta de uma série de elementos, como conforto, frequência ou regularidade do serviço, custo/benefício, segurança (proporcionada pelas condições do veículo e por agentes externos ao transporte), tempo de viagem, acessibilidade, entre outros.

A infraestrutura de transportes e telecomunicação são essencialmente fatores preponderantes para compreender o turismo local, pois os mesmos fazem com que o acesso, a troca de experiências e as informações se tornem mais acessíveis em uma escala global. Por outro lado, ressalta-se também, que a desigualdade é um elemento que não está desconectado desse processo, no sentido de que a distribuição desses serviços é visivelmente desarmônica entre os países, as regiões e as localidades.

Figura 1 - Manutenção do trapiche de acesso a balsa ou barcos de pequeno porte- trapiche Salvaterra



Fonte: Thiliane Meguis (2017).

Nota: Manutenção do trapiche de embarque e desembarque de pedestres, carros e motos, com acesso as balsas e aos barcos de pequeno porte. Pode-se perceber na imagem que a manutenção é realizada sem equipamentos de segurança para os funcionários, além da infraestrutura precária do trapiche, que influencia diretamente ao acesso as embarcações.

3 Mosqueiro é uma ilha fluvial que fica a 72 km do centro de Belém.

4 Navio que foi construído em Amsterdam na Holanda e era considerado confortável e luxuoso, fazia o transporte misto de carga e passageiros.



A partir do que foi descrito, a pesquisa constatou que os portos de embarque e desembarque para os passageiros, possuem uma infraestrutura deficiente. Os trapiches, quando existentes são de ferro, de madeira ou de concreto, com pouca segurança e sem manutenção, que quando ocorrem são manutenções sem o mínimo de planejamento e de tecnologias para manter a efetividade dos trapiches e para proporcionar o acesso e a locomoção dos usuários. Assim como pôde ser observado na figura 1.

Evidencia-se, na figura 1, que o operário não utiliza equipamentos de segurança na execução da manutenção do trapiche, o qual demonstra estar em estado precário, afirmando a falta de preocupação com relação à segurança tanto dos usuários do transporte, quanto a do próprio operário que está executando o serviço.

No trapiche de acesso, em Soure, ocorre intenso movimento fluvial de passageiros e de cargas, portanto, o planejamento deve estar de acordo com esse fluxo. Alguns portos são improvisados com trapiches de madeira, rampas de concreto ou nos barrancos na orla como, por exemplo, os trapiches de Soure, de Salvaterra (primeiro acesso das embarcações vindas de Belém) e o porto de Icoaraci (Distrito a 20 km de Belém do Pará).

A situação do transporte em Soure causa muitos problemas de acessibilidade, possibilitando a ocorrência de acidentes e dificultando a locomoção dos usuários. A figura 2 retrata a ponte de acesso entre a embarcação fluviomarítima e o terminal hidroviário de Camará, onde se percebe que a ponte de acesso é estreita e sem condições que possibilitem a acessibilidade, além de não ser coberta no seu início, para proteger o usuário do sol e/ou da chuva, até mesmo para a ocorrência de acidentes, que são favorecidos com a ponte molhada, como pode ser observado na figura 3.

Figura 2 - Ponte de acesso do navio ao porto de Camará



Fonte: Thiliane Meguis (2017).

Nota: Ponte de embarque e desembarque de pedestres ao navio, que tem o seu acesso pelo porto de Camará. Percebe-se na imagem que é um dos acessos com uma das melhores infraestruturas, apesar de não ser projetado pensando na acessibilidade para todos e ter uma ponte estreita para o fluxo de pessoas que embarcam e desembarcam diariamente.

Figura 3 - Ponte de acesso entre a embarcação e o trapiche de Soure



Fonte: Thiliane Meguis (2018).

Nota: Ponte de embarque e desembarque de pedestres a lancha rápida com acesso direto a Soure. Como pode ser observado na imagem, chovia no momento do desembarque. Outra observação é que a ponte não foi projetada pensando na acessibilidade para todos.

A partir da observação de campo, percebeu-se que os terminais hidroviários que servem os trapiches de Salvaterra e Soure, apresentam estrutura precária, com banheiros sujos, sem locais adequados para espera de embarque e desembarque e, quando possuem, estes são desconfortáveis ou não são suficientes para a quantidade de usuários, com exceção do terminal hidroviário de Icoaraci (figura 4), que foi projeto com uma infraestrutura pensando na acessibilidade para todos, além dos locais de espera possuírem condições para que os usuários possam aguardar o embarque na balsa, apesar do trapiche ter as mesmas condições do trapiche de Salvaterra, que foram feitos de concreto. Na maioria das vezes o acesso por Icoaraci é feito por automóveis, portanto, por poucos pedestres.

Outras constatações feitas, a partir da pesquisa é a insegurança, pouca ou quase nenhuma opção de serviços, embarques e desembarques em meio à movimentação regular de cargas, sujeira, falta de iluminação, falta de informações com relação ao trajeto e ao fornecimento de passagem, desorganização dentro das embarcações, nos terminais e na interligação com outro modal de transporte (nesse caso o rodoviário), e a pouca oferta de serviço nas embarcações que fazem as linhas regulares na região.

Figura 4 - Trapiche do porto de Icoaraci



Fonte: Thiliane Meguis (2018).

Nota: Trapiche do terminal hidroviário de Icoaraci, no qual o acesso acontece por meio, na maioria das vezes, de automóveis. Observa-se que o trapiche é semelhante ao de Salvaterra com acesso a Soure, no entanto, a infraestrutura do terminal de espera foi projetado pensando na acessibilidade e na comodidade dos usuários.

A partir das opiniões e observações que foram feitas pelos usuários, e afirmada nas viagens feitas pelas autoras, além dos terminais serem pouco conectados, ao chegar ou sair dos portos ou trapiches em dias de muito sol ou chuva, o usuário terá que caminhar em área descoberta para acessar ou sair dos mesmos. Todos esses fatores interferem diretamente na qualidade da viagem dos moradores e, por consequência, na prática da atividade turística, pois quando o transporte é mal apresentado e com uma infraestrutura deficiente, compromete diretamente a viabilidade do destino. Ocorre não só com relação à estrutura física do ponto de acesso, mas também no tempo de viagem, na falta de opções de horários, na deficiência de informações, dentre outras.

“O terminal é literalmente o princípio e o fim de uma viagem. Pode ser também o local de baldeação, conexão ou transbordo de um a outro meio de transporte ou veículo” (PAOLILLO; REJOWSKI, 2006, p. 12). Todo o terminal deveria possuir uma infraestrutura mínima (sala de espera, banheiros, posto de informação, lanchonetes, caixas eletrônicos, restaurante, lojas, etc.), tal infraestrutura de atendimento está diretamente relacionada ao tipo de transporte e os usuários que são atendidos (PAOLILLO; REJOWSKI, 2006).

Nas entrevistas, os usuários destacam soluções que poderiam ser viáveis e que facilitariam as viagens em todos os sentidos, que vão desde a compra da passagem, até o acesso ao destino final. Com relação à pergunta que visou entender a percepção dos usuários sobre o transporte fluviomarítimo, no que se refere ao atendimento dentro das embarcações e nos terminais, obtiveram-se as seguintes respostas:

[...] já aconteceu de situações de eu ligar perguntar se tinha a passagem pra aquele dia, aquele horário, aí falavam que tinha, tem, quando eu cheguei lá entendeu?! Olha não tem mais, ah não tem, mas como não tem, acabei de ligar pra cá, então já aconteceu contradições nesse sentido, né, já também aconteceu da gente dizer assim, olha eu quero pra tal horário, tal horário tá lotado,

aí a gente compra pra uma depois e de colegas nossos dizer assim não, mas eu fui lá tinha, entendeu?! [...] aqui no terminal daqui eu acho que é mais a organização, se você for observar as filas, por exemplo, eu sinceramente, eu não entendo quando eu venho aqui, aqui que eu digo é em Camará, estou me referindo a Camará, quando eu chego em Camará pra comprar passagem de pedestre, não é do carro é o do passageiro mesmo, não entendes a fila que tem lá, a gente pergunta, essa aqui que vai sair agora? Aí fica uma fila imensa, tem vários guichês, eu acho que deveria separar, quem é prioridade pra um lado, pra uma fila, entendeu, olha o horário que vai sair nesse horário, que vai sair no outro horário, a balsa comporta tantas pessoas, então eu acho que tinha que ter essa organização, não tem, realmente nesse sentido deixa a desejar (MORADOR DE BELÉM).

O de Belém melhorou a infraestrutura, né, mas o de Camará é uma bagunça geral quem não conhece, não sabe pra que lado vai, entendeu?! Principalmente se você chegar à noite, você chega é muito escuro, então eu percebi isso que até na hora de descer as pessoas idosas têm uma certa dificuldade, né, de fazer esse percurso de saída da balsa ou do navio (MORADOR DE BELÉM).

Quando os serviços essenciais ficam a mercê do mercado, contribuindo diretamente para que as desigualdades sociais aumentem, se faz importante descentralizar, para que o poder seja redistribuído, e os gestores elaborem o planejamento partindo da realidade local. Surgindo assim, a participação como possibilidade para que a população tenha voz, como membros ativos da realidade, exprimindo “[...] seus interesses e contribuir para definir os rumos do planejamento, inserindo nesse instrumento de gestão e nas organizações responsáveis pela sua execução, uma prática integrada de gestão das políticas públicas” (JUNQUEIRA; CORÁ, 2012, p. 23).

A sinalização por meio das imagens e dos relatos dos entrevistados, dos problemas que são enfrentados por eles diariamente, é fundamental para entender a falta de diálogo na rede de relações frágil que existe em Soure, pois apenas alguns atores se fazem presente nesse processo. Um exemplo que evidencia a falta de diálogo na rede é que os componentes externos do terminal, como empresas de transporte urbano, órgãos de trânsito e o próprio *trade* turístico não estão integrados as demandas externas e internas do porto, ou seja, cada um realiza seu trabalho de forma isolada, sem ações conjuntas que permitiriam, por exemplo, maior ordenamento do serviço de transporte, melhor acessibilidade ao terminal hidroviário e criação de espaços específicos para a operação de operadores turísticos. Com a articulação da rede, o próximo passo seria a criação de etapas para o planejamento.

Com relação ao planejamento do transporte fluviomarítimo com o turismo em Soure, poderia ocorrer o surgimento de cadeias produtivas e novas opções de trabalhos; contribuir para a valorização, afirmação e pertencimento cultural e ambiental pelo morador local e conseqüentemente pelo turista; colaborar para a valorização, criação de ações e implementação de projetos que visem contribuir para o melhoramento, estimulando a importância do transporte fluviomarítimo, além de demonstrar como a embarcação (navio, lanchas e balsa) por si só podem se tornar o principal atrativo de uma viagem; e difundir práticas, posturas e condutas de conservação da natureza antes, durante e depois da viagem, propiciando dessa forma, o amadurecimento da consciência ambiental.

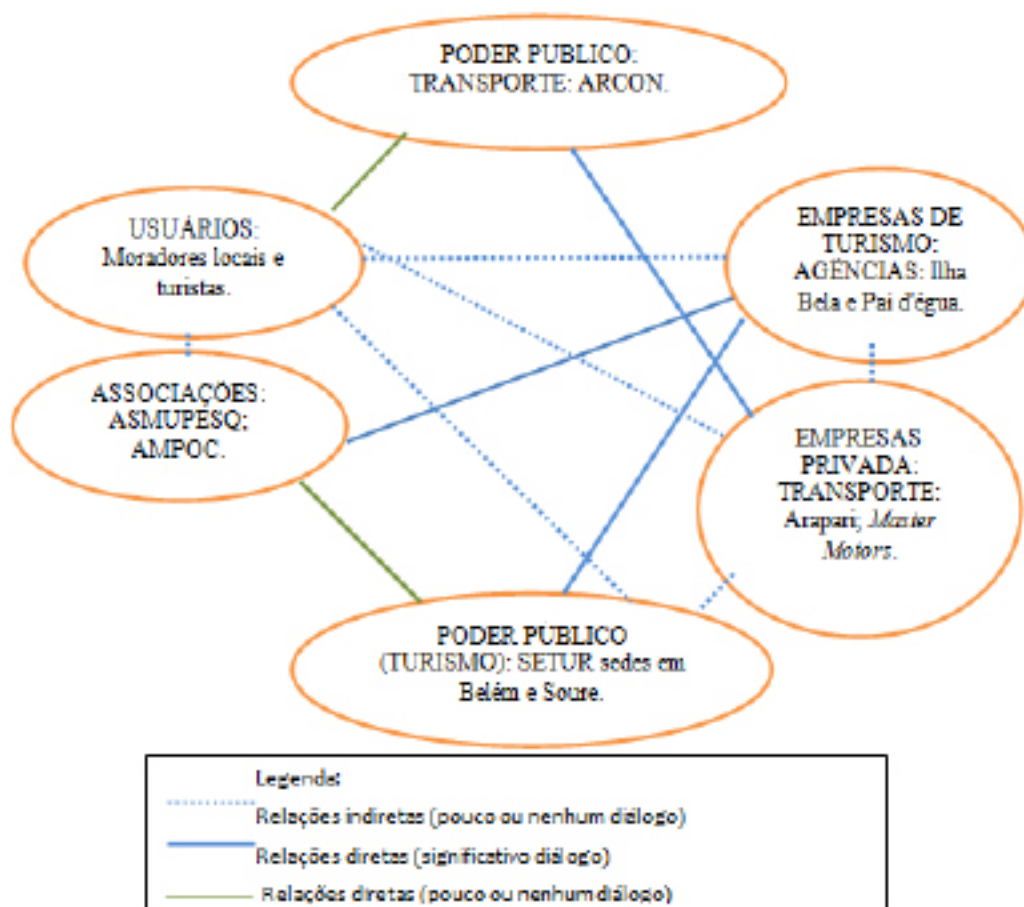
As entrevistas aconteceram com os agentes que utilizam o transporte fluviomarítimo: moradores locais e turistas; as agências de turismo: Ilha Bela e Sacafi Turismo; duas associações locais que atuam na ilha, sendo elas: Associação dos Moradores do Povo do Céu (AMPOC) e Associação das Mulheres do Pesqueiro (ASMUPESQ); Secretaria de Estado de Turismo (SETUR) e a Secretaria Municipal de Turismo (SETUR-SOURE); Secretaria de Transporte: Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos (ARCON) (enquanto

o órgão que tem como objetivo estabelecer normas e fiscalizar a execução dos serviços públicos de competência do Estado, ou que lhe tenham sido delegados, e que são operados pelo setor privado através de concessão, permissão, ou autorização. Além dessas atribuições, tendo também a seu encargo a mediação de conflitos de interesse entre os usuários e as empresas operadoras, ou entre os próprios agentes prestadores dos serviços); as empresas privadas de transporte fluviomarítimo: Arapari Navegação Ltda. e Master Motors.

As entrevistas se constituem em interação, troca de ideias e percepção de vida das várias realidades, criando sentido aos significados explorados e desenvolvidos. “Com respeito a isso, tanto o(s) entrevistado(s) como o entrevistador estão, de maneiras diferentes, envolvidos na produção do conhecimento” (GASKELL, 2008, p. 73).

A partir da descrição dos agentes e da análise sobre a construção da sociedade em redes, sendo estas compreendidas dentro de uma estrutura aberta, que possui a capacidade de se expandir, além de ter em sua organização a possibilidade de reorganizar as relações de poder, baseado em um objetivo comum e social, essas relações são demonstradas em forma de representação gráfica, esquema 2, considerando-se que alguns desses agentes mantêm relações indiretas, ou seja, com pouco ou nenhum diálogo entre estes. Outros agentes demonstram relações diretas e significativas entre si e alguns agentes não mantêm nenhuma relação ou até mantêm, mas não influenciam nas tomadas de decisão.

Ilustração 2 - Rede de diálogo observada em Soure



Fonte: Thiliane Meguis (2018).

Como pode ser observado no esquema acima, o poder público serviço de transporte (ARCON) possui um diálogo direto com as empresas privadas de transporte (Arapari e *Master Motors*), e com os usuários, principalmente, os moradores locais, nem tanto com os turistas, ressalta-se que essas relações acontecem com pouco ou nenhum diálogo, pois os usuários precisam procurá-los para que o diálogo de fato aconteça. Com os outros atores nenhum diálogo é estabelecido.

Em contra partida os usuários (moradores locais e turistas) estabelecem diálogo frágil, com pouca ou nenhuma influência com as empresas privadas de transporte (Arapari e *Master Motors*), com as empresas de turismo, agências (Ilha Bela e Scafi Turismo), assim como, com o poder público de turismo (SETUR sedes em Belém e Soure) e com as associações (ASMUPESQ e AMPOC).

As associações (ASMUPESQ e AMPOC) por sua vez, desenvolvem diálogo direto com as empresas de turismo e com as agências (Ilha Bela e Scafi Turismo) o diálogo é significativo. Com relação ao poder público de turismo (SETUR sedes em Belém e Soure), a relação é estabelecida com pouco ou nenhuma diálogo. No caso das associações (ASMUPESQ e AMPOC), o diálogo ocorre com as suas fragilidades. No entanto, as associações não desenvolvem diálogos diretos com o poder público, serviço de transporte (ARCON) e com as empresas privadas de transporte (Arapari e *Master Motors*).

Alguns diálogos são estabelecidos com pouca ou nenhuma influência no planejamento e nas tomadas de decisões; outros diálogos ocorrem de forma direta e com influências diretas; alguns ocorrem diretamente, no entanto, sem influência direta, outros nem se estabelecem na rede de relações, o que ocasiona a sua fragilidade e todos os problemas que foram analisados e ressaltados no decorrer do trabalho.

Apesar das articulações, do diálogo e das redes de relações que já estão estabelecidas em Soure, serem frágeis e nem todos os atores estarem articulados, alguns empresários do *trade* turístico entendem a importância da construção dessa rede. Essa informação foi coletada a partir da pergunta que visou identificar se existe a parceria entre o governo do Estado e a agência.

[...] Porque não adianta cada empresário brigar individualmente, foi preciso, foi necessário a união dos empresários, do empresariado [...] porque individualmente nenhum empresário é escutado, ninguém trabalha sozinho [...]. O nosso receptivo já se conscientizou que a rede hoteleira, a rede de restaurante e a rede de receptivo e de transporte ela tem que ser única, ela tem que ser uma só (AGÊNCIA DE VIAGENS-SOURE).

A respeito de todos os problemas que acima foram evidenciados com relação ao transporte fluviomarítimo em Soure, os moradores ainda possuem esperança com relação a melhoria dos serviços, e com essa esperança, o destaque para o Navio Presidente Vargas é ressaltado. Houve uma época que possibilitou o acesso direto a Soure com segurança, conforto e qualidade, que eram proporcionados em uma única viagem, como destacado pelo entrevistado abaixo:

[...] Mas, a gente sonha com a volta de repente de um navio de grande porte direto pra cá, que possa fazer mais horas, mas possa dar uma qualidade e um fluxo maior de visitantes pra cá, como já teve na época do presidente Vargas ou de outros navios que vieram pra cá [...] (MORADOR DE SOURE).

O poder público precisaria abrir-se para que a sociedade e usuários possam discutir as leis e as tomadas de decisões, legitimando-as entre os indivíduos e entidades públicas e privadas, incentivando novas formas de participação da iniciativa privada e da sociedade no planejamento, no financiamento e no acompanhamento dos projetos e investimentos, pautados na participação democrática capaz de tomar decisões com a anuência de usuários, entidades públicas e empresas privadas, de modo a democratizar o acesso ao transporte e às políticas para o mesmo.

A criação de redes deve ser entendida não apenas como um processo de comunicação, mas como um processo que venha a melhorar a comunicação. O paradigma da informação deve ser entendido como um sistema que não evolui para o seu fechamento, mas como uma rede de acesso aberta. Entender como as transformações acontecem em cada localidade e como vão sendo modificadas e encaixadas nas diferentes realidades, dando forma e sentido às suas funcionalidades, é um elemento necessário para entender a constituição das sociedades atuais e dos fatores históricos que foram moldando esse processo (CASTELLS, 2002).

Para tanto, em Soure poderia ocorrer a implementação de iniciativas que visem a introdução de políticas para que ocorra o desenvolvimento local, em que a sua abordagem seria conduzida pelo contexto social com a participação popular, os atores locais tornam-se fundamentais na criação de políticas, exercendo o seu papel de cidadania. Criticando assim, o modelo de desenvolvimento, onde se percebe a inserção de modelos específicos influenciados pela globalização, como padrões “perfeitos” para se chegar ao desenvolvimento local. Nesse sentido, o desenvolvimento local é entendido como “[...] a transferência de recursos das atividades tradicionais para as modernas, bem como pelo aproveitamento das economias externas e pela introdução de inovações, determinando a elevação do bem-estar da população” (VÁZQUES BARQUERO, 2002, p. 57).

A rede surge como uma possibilidade que tem como objetivo permitir a elaboração de diferentes concepções para solucionar um problema comum, como o do transporte fluviomarítimo que influencia a atividade turística em Soure. É nesse contexto, que a constituição de uma sociedade em redes permite a articulação entre as diferentes organizações e os seus atores (JUNQUEIRA; CORÁ, 2012). Portanto, entende-se que a sociedade em rede é guiada por uma determinação social em níveis mais elevados que os interesses sociais, comuns, coletivos, locais, fazendo com que o poder dos fluxos seja considerável. É assim, que os interesses de quem detêm o poder de decisão é crucial na formação de redes, e os fluxos denominam, configuram e transformam as sociedades em redes.

## CONSIDERAÇÕES

Atualmente, os transportes desempenham papel de suma importância na vida dos cidadãos, pois sem os mesmos a sociedade não teria a sua atual configuração. Cada vez mais rápidos, eficientes, econômicos e com qualidade, que podem ser acessados por uma parcela significativa da população, eles se constituíram como um direito adquirido e um determinante para o desenvolvimento de qualquer localidade, mas que em Soure se apresenta com fragilidades.

Os grandes avanços tecnológicos têm a sua difusão nas últimas duas décadas do século XX, o que fez com que a tecnologia de transporte obtivesse um papel significativo, tanto para o desenvolvimento do setor como para que a tecnologia se expanda em uma escala global

e sendo adaptadas as determinadas localidades, conforme as suas características. O transporte possui o objetivo essencial de deslocamento, contribuindo diretamente para a qualidade de vida de seus usuários e o desenvolvimento social, econômico e cultural de uma determinada localidade, além de ser componente fundamental para o desenvolvimento de atividades econômicas como, por exemplo, o turismo.

Iniciativas que estejam atreladas a globalização com um enfoque mais local, onde tecnologias que se enquadrem a realidade estejam articuladas ao processo de planejamento, pautadas na participação efetiva de todos os atores que fazem parte desse processo (poder público, população local e iniciativa privada), seria uma maneira de caminhar, visando o diálogo entre os atores, articulados as características culturais, políticas, ambientais e sociais de Soure.

Porém os dados da realidade analisada permitem concluir que essas ações são frágeis e quando existem iniciativas para a consolidação da mesma, esta se apresenta com fragilidades, seja pela falta de participação, pela ausência de iniciativas que visem inserir o usuário do transporte local no debate, ou mesmo por decisões políticas. O sistema de gestão do transporte e do turismo de Soure busca beneficiar uma determinada classe social e cumprir seus interesses e não os da população local como um todo.

Por fim, o diálogo e as reuniões estão concentrados ao trade turístico juntamente às empresas privadas, como foi ressaltado na análise. Isso precisa ser internalizado para que a sociedade civil (moradores e turistas) seja incluída em reuniões e debates, com o objetivo de minimizar os problemas que são relatados durante a análise. Faz-se necessário a composição de diferentes atores do poder público (SETUR-sedes Belém e Soure; e ARCON); o setor privado de turismo e de transporte (Agências: Ilha Bela e Scafi turismo, Arapari Navegação Ltda. e Master Motors); e a sociedade civil (moradores locais e turistas), organizações comunitárias (Associação de Mulheres e Filhos do Pesqueiro e a Comunidade do Céu) na construção do diálogo, que vise ações para o melhoramento do transporte local, o qual diretamente beneficiaria o turismo em Soure.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, F. F. et al. Turismo em Foco: globalização e políticas públicas. In: Azevedo, F. F. et al (Org.). *Turismo em Foco*. Belém: NAEA, 2013. p. 352.

BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. São Paulo: Edições 70, 2011.

CARDOSO, M. do S. da C. Pescadores da Reserva Extrativista Marinha de Soure: Práticas Sociais e Ordenamento do Território. *Povos tradicionais no arquipélago do Marajó e políticas de ordenamento territorial e ambiental*. Rio de Janeiro: Casa 8, 2015. p. 131.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 6. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

CASTRO, I. *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: GASKELL, G.; BAUER, M. W. (Orgs.) *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. 7. Ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 64-89.

Instituto do Desenvolvimento Econômico-Social do Pará (IDESP). *Condições de Turismo no Pará*. Belém, 1971.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/soure/panorama>>. Acesso em: 20 jun. 2017.

JUNQUEIRA, L. A. P.; CORÁ, M. A. J. Descentralização, Território e Redes Sociais: Uma Análise do Programa Cultura Viva. *Revista Pensamento & Realidade*. ano xv, v. 27, n. 1, 2012.

LUDKE, M.; ANDRÉ, M. *A Pesquisa em Educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: EPU, 1986.

MAY, T. *Pesquisa social: questões, métodos e processos*. 3. Ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.

PAOLILLO, A. M.; REJOWSKI, M. *Transportes*. 3. Ed. São Paulo: Aleph, 2006. (Coleção ABC do Turismo).

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnicas e Tempo, Razão e Emoção*. 4. ed., reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

VÁZQUEZ BARQUERO, A. *Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização*. Porto Alegre: FEE, 2002.

VERGARA S. C. *Métodos de pesquisa em administração*. São Paulo: Editora Atlas, 2005.