

# A percepção dos usuários sobre a utilização do transporte fluvial em Soure - Marajó/PA

*Thiliane Regina Barbosa Meguis<sup>1</sup>*

*Kassia Suelen da Silva Farias<sup>2</sup>*

*Juliana Azevedo Hamoy<sup>3</sup>*

*Mirleide Chaar Bahia<sup>4</sup>*



## RESUMO

A Amazônia possui características determinantes para o acesso às ilhas, praias e cidades, que compõem a referida região, e são significativas para afirmar que o transporte fluvial é fundamental não apenas para a economia, mas principalmente para a vida dos cidadãos locais. Destacou-se neste estudo a importância do transporte fluvial para a Amazônia, em particular no município de Soure-Marajó/PA. O objetivo da pesquisa foi compreender a percepção dos usuários sobre a utilização desse serviço e entender o processo participativo destes em debates públicos/privados. A metodologia constou de levantamento bibliográfico e pesquisa de campo, com entrevistas semiestruturadas. A partir da análise dos dados coletados foi possível identificar que os usuários do transporte fluvial não estão amparados por políticas públicas participativas para o setor, as quais poderiam possibilitar debates em conjunto com os setores públicos e privados, a fim de tratar de seus anseios referente à locomoção dentro da região, pois o transporte fluvial é responsável pela mobilidade e, principalmente, para a qualidade de vida da população residente.

**Palavras-chave:** Transporte fluvial. Participação. Marajó.

---

1 Graduação em Turismo (Bacharelado) pela Universidade Federal do Pará (UFPA); Mestranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (NAEA). E-mail: thilly20@hotmail.com.

2 Graduação em Turismo (Bacharelado) pela Universidade Federal do Pará (UFPA); Mestranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (NAEA). E-mail: kassiasfarias@gmail.com.

3 Graduação em Turismo (Bacharelado) pela Universidade Federal do Pará (UFPA); Mestranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (NAEA). E-mail: julianahamoy@gmail.com.

4 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). E-mail: mirleidebahia@gmail.com.

## **ABSTRACT**

The Amazon has important characteristics for access to the islands, beaches and cities that make up the region, and they are significant to say that river transport is fundamental not only for the economy, but mainly for the lives of local citizens. The importance of fluvial transport to the Amazon region, particularly in the municipality of Soure-Marajó / PA, was highlighted in this study. The objective of the research was to understand the users' perceptions about the use of this service and to understand their participatory process in public / private debates. The methodology consisted of a bibliographical survey and field research, with semi-structured interviews. Based on the analysis of the collected data, it was possible to identify that river transport users are not supported by participatory public policies for the sector, which could enable discussions with the public and private sectors to address their locomotion within the region, as river transport is responsible for mobility and, mainly, for the quality of life of the resident population.

**Keywords:** River transport. Participation. Marajó.

## INTRODUÇÃO

As particularidades da Amazônia, no que se refere à diversidade cultural, social, ambiental, política e econômica, motivam análises sobre os diversos campos do conhecimento, em especial, às que se relacionam com a condução das políticas públicas, que têm sido direcionadas para o desenvolvimento da região e, em particular, ao que trata esse estudo, o transporte fluvial. A importância e a análise do serviço de transporte fluvial para a região ultrapassam os assuntos que se encerram no desenvolvimento econômico, compreendendo-o sobre múltiplos aspectos, como a sua importância para o deslocamento humano, uma vez que os rios e os barcos são elementos presentes no cotidiano das populações locais, para o acesso ao trabalho, aos postos de saúde, às escolas, ao lazer etc.

As grandes transformações nas sociedades, em um contexto global, influenciam diretamente nas transformações que ocorrem em um contexto local e, portanto, no direcionamento das suas estratégias políticas. Na Amazônia, em especial, essas transformações refletiram diretamente na construção do seu espaço urbano que vem sendo realizado, sobretudo, desde o período colonial, passando pelo boom da borracha, até o final da década de 1960 (CASTRO, 2009). Essa última década definiu o avanço da fronteira que firmava o interesse das políticas governamentais em integrar a região ao restante do país. Nesse período, a região transformou-se em espaço de investimentos públicos, dentre os quais, o custeio de implementação de políticas de transporte, que redefiniu tal dinâmica com a introdução de infraestruturas de transporte fluvial.

Considerando o decisivo papel do transporte fluvial na Amazônia para a dinâmica local de locomoção das populações, das relações socioculturais, políticas e econômicas, esse estudo teve como objetivo compreender a percepção dos usuários sobre a utilização desse serviço e entender o processo participativo destes em debates públicos/privados, para tratar de seus anseios referentes à locomoção dentro da região, já que o transporte fluvial também é o responsável pela mobilidade e qualidade de vida, tendo como foco o município de Soure, no arquipélago do Marajó (Pará).

A pesquisa bibliográfica foi basilar para o aprofundamento do debate relacionado à análise proposta. Deste modo, foram utilizados diversos materiais como: teses, dissertações, artigos e livros disponíveis na Biblioteca do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA e na Biblioteca Central da Universidade Federal do Pará – UFPA, entre outros.

Na pesquisa de campo, realizada em julho de 2017, foram entrevistados 20 usuários do transporte fluvial, sendo utilizado o critério de acessibilidade, com os moradores do município de Soure. Este critério de escolha, segundo Vergara (2005), seleciona os entrevistados conforme a facilidade e disponibilidade de acesso. As entrevistas foram individuais, seguindo um roteiro semiestruturado e foram gravadas, transcritas e analisadas, utilizando a análise de conteúdo (BARDIN, 2006).

## O PROCESSO PARTICIPATIVO NA ELABORAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O TRANSPORTE FLUVIAL

As demandas relacionadas ao transporte são influenciadas pela economia global, assim como de outras atividades dos diversos setores da sociedade. Essa importância destaca-se

no sentido de que os fluxos (pessoas e mercadorias) entre as regiões ligam-se às áreas de produção e consumo. Frequentemente, esses fluxos não se encontram acessíveis do ponto de vista espacial e é o transporte o principal serviço para fazer a ligação e diminuir a distância entre as localidades (BARAT, 1978).

O transporte tem sua importância por viabilizar a relação da economia própria de um local com as outras localidades, dinamizando a economia e geração de emprego e renda. Além de ser indispensável para que os cidadãos acessem os serviços de sua cidade, como também possibilita o deslocamento para o acesso à cultura e lugares diferentes.

O transporte é descrito por Couto (2015), como vetor da qualidade de vida da população, sendo apontados alguns problemas que são verificados no serviço, tais como: o tempo excessivo de deslocamento, a falta de conforto e segurança, a baixa qualidade dos serviços prestados, a pouca oferta de horários e traslados, o custo elevado, dentre outros. Estes influenciam na limitação da utilização, refletindo na exclusão social e na possibilidade de diminuição do tempo para a realização de outras atividades.

Esses aspectos foram identificados no Marajó-PA, mais especificamente em Soure. Nessa pesquisa, foi possível identificar que o transporte influencia diretamente na qualidade de vida desses moradores, que precisam ter acesso aos serviços que são fundamentais para a garantia de saúde, de lazer, de educação e do exercício de sua cidadania.

A determinação de políticas para o transporte de passageiros, com um mínimo de segurança, conforto, qualidade e acessibilidade, ressaltando o cunho social do transporte fluvial para a região amazônica, é fundamental no sentido de entender e resolver os problemas e as deficiências do serviço, tendo em vista as características naturais da região, formada por rios, igarapés, furos e lagos, os quais influenciam na distância entre as localidades.

As ações e o ordenamento dos serviços de transportes fluviais devem ser avaliados, discutidos e planejados permitindo que ocorram benefícios com relação à equidade social e, por consequência, reflitam no desenvolvimento local. Destaca-se que o processo participativo é imprescindível para que a população local, o setor público e o setor privado se articulem no processo de planejamento e de iniciativas viáveis, em convergência com a realidade local.

Com relação à participação local, Silva (2016) observa a necessidade de mecanismos que promovam, de forma efetiva, a participação da população no processo decisório, principalmente por esta ser a principal afetada com os impactos sociais das ações relacionadas ao desenvolvimento.

Percebe-se que a “[...] administração da maioria das hidrovias brasileiras é realizada pelas companhias docas federais, que recebem recursos da União para essa atividade” (LACERDA, 2004, p. 258), o que contribui para afirmar que as empresas privadas ficam com a responsabilidade de administrar o setor. Esse fato, articulado ao contexto político burocrático brasileiro se reflete, de forma negativa, na administração e na incorporação das necessidades dos usuários no planejamento do transporte fluvial.

A descontinuidade das políticas dos diversos governos e das próprias diretrizes de médio a longo prazo, além dos planos viários que mudam, sem antes terem sido implementados, assim como o crescimento do mercado empresarial no setor, são alguns dos fatores que vêm causando a desordem e a inadequação dos transportes. Mesmo com as interferências políticas de sistematizar e coordenar os problemas da região com relação ao serviço, ainda se observa que existem discordâncias.

Pensar na elaboração de políticas públicas para o setor, pautadas nas necessidades de participação dos usuários, pode contribuir para a formulação de novas soluções e para a avaliação das ações que já estão sendo implementadas, determinando que a participação dos usuários no planejamento, gestão e fiscalização dos serviços de transporte é imprescindível para a melhoria de tais políticas.

A participação da sociedade nas decisões das políticas públicas a serem implementadas deve ser destacada como preponderante para a melhoria do setor, considerando que esta é compreendida a partir do encorajamento e da busca constante de afirmação do indivíduo enquanto cidadão. É uma redefinição entre o que é público e o que é privado, seguindo a lógica de distribuição equitativa entre os sujeitos sociais e afirmação do seu papel enquanto um agente autônomo que detêm uma significativa relevância nas decisões políticas (JACOBI, 2002).

Couto (2015) afirma que apesar de haver essa preocupação na elaboração do planejamento do transporte no Brasil, a participação ainda é frágil, pois:

A forma como o Ministério dos Transportes idealiza o planejamento de transporte no Brasil tem uma “essência” voltada para a participação social nas decisões das políticas a serem implementadas, porém as diferenças regionais são marcantes no país, devido a grande extensão e diversidade territorial, além da variação regional enorme quanto à utilização dos transportes dentro do país, gerando pouca ou nenhuma participação social no processo de decisão das políticas voltadas às regiões, principalmente na Amazônia (COUTO, 2015, p. 19).

Mudanças institucionais acontecem, a partir de instrumentos que incluem a sociedade no processo de planejamento público, no entanto, ainda se observa a fragilidade desse procedimento. Percebe-se um contexto marcado pela contradição, no qual a democracia se torna frágil, dificultando um debate aberto com controle e decisões participativas.

O Planejamento do transporte fluvial e das vias de acesso deve incorporar os interesses e necessidades da população como um todo, mas se observa que sua organização acontece para suprir os interesses individuais das elites, ou seja, da minoria da população residente e que, de fato, pouco utiliza o transporte no seu dia a dia. Apesar dos rios se constituírem na principal via de acesso e delas necessitarem para que o transporte fluvial funcione, principalmente:

[...] pelo seu baixo custo, a maior parte da movimentação de carga e os deslocamentos das populações ribeirinhas com baixo poder aquisitivo, essas vias naturais são desprovidas, quase que totalmente, de obras que visem ao melhoramento da navegabilidade e não contribuem, portanto, para dinamizar os transportes, nesta parte do país (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989, p. 42-43).

Alguns autores, como Pádula (2008) e Silva (2016), sinalizam que os serviços de transportes, atualmente, se estabelecem como base para pensar os processos de desenvolvimento social, cultural e econômico, por meio da integração de pessoas e mercadorias. Percebe-se a participação direta da iniciativa privada no ordenamento e planejamento do serviço de transporte no Brasil, ocorrendo a articulação entre a infraestrutura e os serviços proporcionados pela mesma e pelos serviços públicos, mas a participação popular ainda parece bastante insipiente nesse processo.

## TRANSPORTE FLUVIAL E SUA IMPORTÂNCIA NA REGIÃO AMAZÔNICA

A Amazônia tem a maior bacia fluvial do mundo e a sua extensão continental faz com que existam grandes distâncias entre as localidades, que podem ser superadas com a utilização do transporte fluvial, fundamental para a garantia do exercício da cidadania como: o acesso à assistência médica, à educação, acesso às atividades de lazer e de turismo, entre outros.

Em virtude das diferenças estruturais que geraram o aparecimento e a evolução de cada serviço de transporte, o transporte fluvial recebeu um destaque especial por sua utilização e importância no processo histórico da Amazônia. Foi o primeiro tipo de transporte utilizado pelo ser humano, que com o advento da tecnologia foi sendo aprimorado a partir da criação do barco a vapor, que possibilitou viagens mais rápidas, seguras, confortáveis e eficientes.

Na região amazônica, as rotas fluviais são fundamentais para que ocorra a locomoção e, em casos particulares, o transporte fluvial é a única forma de acesso a localidades específicas que são separadas geograficamente, além da relação singular do ser humano com os aspectos ambientais, nesse caso, o rio. “Na Amazônia, o transporte pelos rios é feito pela maioria da população e as embarcações são utilizadas sem fiscalização e sem padronização pelos órgãos responsáveis, causando maiores riscos aos seus usuários” (COUTO, 2015, p. 75).

Dentre os aspectos que podem influenciar a infraestrutura do transporte, destacam-se as características hidrográficas, o solo e o clima, pois esses fatores físicos determinam diretamente a condição de funcionalidade da infraestrutura das embarcações, dos portos, e das vias de locomoção. É nesse sentido que a decisão em transportar mercadorias ou pessoas a um determinado destino deve se relacionar à demanda dos mercados e das comunidades, quanto às condições sociais, físicas e culturais.

Os rios desempenharam um papel fundamental no processo de ocupação da Amazônia, permitindo a colonização nos tempos primórdios e até nos dias atuais, assumindo papel relevante para os deslocamentos humanos e o escoamento das produções das regiões, proporcionando que as regiões mais distantes geograficamente possam se relacionar com os outros centros industriais.

Na Amazônia, o rio se constitui como potencializador de relações sociais, uma vez que diversas práticas ocorrem em função dele, que produz relações sociais, políticas, econômicas e culturais. As cidades da região amazônica foram criadas tendo como características as cidades de frente para os rios, desempenhando relações simbólicas e culturais dos amazônidas com o rio, os quais devem ser incorporados no processo de planejamento e implementação de políticas públicas, por assumirem papel fundamental não só para o transporte, mas para a relação simbólica e direta com o cidadão.

O processo de urbanização também é sinalizado como um fator relevante para o estudo proposto, no sentido de que a análise do setor de transportes não está dissociada das grandes mudanças que ocorreram na região amazônica, e de ações de causa e efeito de processos econômicos, sociais, culturais e políticos que ocorrem em seus mais diferentes aspectos. A iniciativa privada, o poder público e a sociedade civil organizada são os principais agentes desse processo.

Alguns estudos, como o de Nazaré (2001), apontam que a inexistência de infraestrutura nos terminais fluviais e a ausência de metas socioeconômicas e ecológicas associados às características naturais da região (ventanias e a força da maré), ou mesmo pela incapacidade

humana, contribuem para a ocorrência de desastres na navegação fluvial na região amazônica, sejam de cargas ou de passageiros.

Em muitos casos, esses desastres são reflexos de planejamentos públicos inadequados que não condizem com os problemas que são observados e ressaltados por autores como Almeida e Ribeiro (1989), Nazaré (2001) e Couto (2015), tampouco, condizem com as necessidades e exigências da própria população local, que deveria participar da formulação e implementação de políticas públicas para o setor. Segundo os autores, outro aspecto significativo é a ineficiência das intervenções públicas, que está aliada também à indisposição do governo em criar e implementar políticas públicas para o setor de transportes.

A importância da participação da população para exigir melhores condições de infraestrutura e segurança nos barcos, portos de embarque e desembarque, entre outros, contribui também para a formulação e execução das políticas públicas de transporte para a região. Tais fatores puderam ser evidenciados em Soure, município que será detalhado a seguir.

### O Município de Soure – Marajó/PA

MAPA 01: Localização geográfica de Soure - Marajó/PA



Fonte: Laboratório de Análise Espaciais do NAEA/LAENA, 2018.

A ilha do Marajó é considerada a maior ilha flúviomarítima do mundo, cercada por rios de um lado e pelo mar do outro. Ganha ênfase pela sua cultura “marajoara”, paisagens com praias e igarapés, reconhecida “[...] pela diversidade biológica e cultural” (MARIN et al.,

2015, p. 16). É uma Área de Proteção Ambiental<sup>5</sup> de Uso Sustentável (APA Marajó), desde a Constituição do Estado do Pará, de 1989. Soure está entre os doze municípios<sup>6</sup> que fazem parte dessa Unidade de Conservação<sup>7</sup> (UC), e tem maior parte do seu território incluídos na APA (MAPA 01). Soure tem uma extensão de 3.517,318 km<sup>2</sup> com uma população estimada em 24.388 pessoas (IBGE, 2017). É nesse contexto, que o transporte fluvial se institui como fundamental para se pensar as ações de melhoria de locomoção, proporcionando os contatos entre as regiões locais, nacionais e internacionais, visando o desenvolvimento da região.

O acesso a Soure pode ser feito a partir dos transportes fluvial e aeroviário, sendo o primeiro o mais utilizado e o segundo só por aviões fretados. O acesso fluvial pode ser por Camará (Porto hidroviário localizado no município de Salvaterra), chegando-se diretamente a Soure em uma lancha expresso, inaugurada em 2015 (Figuras 1 e 2), com o deslocamento tendo a duração de, aproximadamente, duas horas e trinta minutos de viagem. O acesso pelo porto de Icoaraci (Distrito de Belém a 20 km do centro), com duração em torno de três horas e trinta minutos de viagem (Figuras 3, 4 e 5).

Figuras 1 e 2- Interior da lancha expresso



5 A Área de Proteção Ambiental é uma área geralmente de território extenso, com ocupação humana dotada de relevantes atributos estéticos, ecológicos, culturais, os quais são necessários para a qualidade de vida e bem-estar das comunidades humanas, e objetiva proteger os atributos naturais (BRASIL, 2000).

6 Compõem as microrregiões de Arari (Cachoeira do Arari, Chaves, Muaná, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Arari e Soure) e Furos de Breves (Afuá, Anajás, Breves, Curralinho e São Sebastião da Boa Vista).

7 Unidades de Conservação são espaços territoriais, com relevantes características naturais, que têm a função de garantir a existência de diferentes comunidades, habitats e diversidade de fauna e flora, resguardando o patrimônio biológico existente (BRASIL, 2000).



Fonte: Farias (2017).

Figura 3, 4 e 5: Porto Camará; desembarque dos passageiros no porto Camará e terminal hidroviário de Camará





Fonte: Farias (2017).

A viagem de barco é realizada a partir do Terminal Hidroviário “Luiz Rebelo Neto”<sup>8</sup>, localizado no centro de Belém, com duração em torno de quatro horas. Após o desembarque em Camará, os usuários precisam se deslocar até o porto de Salvaterra, que está separado de Soure pelo rio Paracauari, podendo utilizar veículos coletivos (vans e ônibus) pela rodovia PA 154, com duração aproximada de uma hora e vinte minutos. Finalmente, para a travessia ao município de Soure é necessário a utilização da balsa ou embarcações de pequeno porte (conhecido localmente como pô-pô-pô) com duração aproximada de quinze minutos.

Conforme estudos de demanda turística para o município (PARÁ, 2016), o principal meio de transporte é a lancha com 46,7% dos entrevistados, seguido por navio (41%) e balsa (12%).

8 Inaugurado em 2014, com infraestrutura moderna atendendo cerca de sessenta mil pessoas por mês, segundo a Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará (CPH, 2014).

## A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE FLUVIAL NO MUNICÍPIO DE SOURE

O transporte desempenha papel fundamental para a locomoção de pessoas e mercadorias. Para entender essa importância, será apresentada a percepção dos usuários de transporte fluvial em Soure, suas demandas com relação ao setor de transportes, em especial o fluvial, que é utilizado diariamente, destacando os seus anseios e as suas principais dificuldades, para que assim seja possível compreender a dinâmica do transporte no Marajó, com destaque para o município de Soure.

Na percepção dos entrevistados sobre a qualidade do transporte fluvial, muitos relataram a dificuldade existente na utilização do serviço prestado. Dentre as perguntas sobre os serviços relacionados ao porto de embarque e desembarque, o tempo de viagem, a infraestrutura e a oferta de horários. Sobre a percepção com relação ao serviço de transporte fluvial, especificamente sobre o atendimento, os entrevistados relataram insatisfação, como demonstrado a seguir:

Eu não compro lá em Icoaraci mesmo, eu compro no terminal rodoviário, já aconteceu de situações de eu ligar perguntar se tinha passagem pra aquele dia, aquele horário, aí falavam 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?! (INFORMAÇÃO VERBAL, 2017)<sup>9</sup>.

A falta de informação antes e durante a viagem sobre os horários de embarque, sobre as empresas que prestam serviços desse transporte, sobre os valores tarifários e sobre os procedimentos de segurança em casos de acidente, foram recorrentes nas falas dos entrevistados, como relata o entrevistado abaixo:

[...] é digo que regular né?! Não é aquela, aquela coisa assim compra a passagem aí no momento que entra no... não tem, não tem aquela informação entendeu?! Eu acho que quando a embarcação antes de sair deveria informar os passageiros do colete, os, o que pode fazer o que não pode fazer, como agir na hora “dum”, de alguma forma de, eu digo uma forma de um começo de um naufrágio, então um incêndio as pessoas tão ali se acontecer um acidente lá em cima as pessoas vão se apavorar vão correr só pra um lado, a balsa pode, entendeu?! O peso, as pessoas viajam lá em baixo, se a balsa bater num barranco ela pode ser comprimida entre um veículo e outro, então eu acho que falta muita informação no caso assim de acidente, primeiros socorros, entendeu?! Como evitar, as pessoas sobem se sentem e vem até aqui sem informação nenhuma (INFORMAÇÃO VERBAL, 2017)<sup>10</sup>.

Percebeu-se a inexistência de procedimentos de segurança e informações nas embarcações que fazem o trajeto Belém-Soure e Soure-Belém. Esses fatores tornam a viagem insegura para os passageiros, pois caso ocorra um possível acidente, os efeitos podem ser agravados, comprometendo a vida das pessoas que viajam para os municípios do Marajó, em particular para Soure.

A infraestrutura dos portos de embarque e desembarque, que faz referência à acessibilidade, à comodidade e à limpeza das embarcações e dos portos, principalmente os de Icoaraci, Camará, Salvaterra e Soure, de acordo com os entrevistados, não atendem satisfatoriamente

9 Morador da Vila do Pesqueiro. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

10 Morador da Comunidade do Céu. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

à demanda, necessitando, portanto, de maiores investimentos (públicos e/ou privados) em sua infraestrutura. O tempo de viagem é, entre os assuntos destacados, uma das dificuldades para o acesso a Soure:

[...] realmente aqui por Camará é um sufoco assim, né?! A pessoa vai, fica estressado, chega numa coisa de ficar estressado porque até chegar, custa chegar lá, aí quando vem, aí demora a balsa atravessar isso é um tormento “mermo”, por isso que muita, muitos agora tão preferindo as lanchas, porque chega rápido, aí você tem acesso de chegar mais cedo na sua cidade, num fica cansativo (INFORMAÇÃO VERBAL, 2017)<sup>11</sup>.

O de Icoaraci eu acho que poderia ser melhor, né?! Eu acho que aquele porto ainda, eu acho que é insuficiente é muito pequeno pra quantidade de pessoas que vêm e não te dá nenhum conforto, entendeu?! Eu sei que vem muita gente de carro como vem pela balsa, muita gente de carro, mas também tem que pensar nas pessoas que vem sem carro, né?! E quando chega em Camará eu já acho que melhorou aquele porto de Camará mas ainda assim, quando a gente chega, por exemplo, a gente, como eu tô te falando férias é muito tudo, chega a ser um pouco fácil, mas se você vim fora das férias você vê a dificuldade, que é quando você vem de balsa pra você pegar um transporte coletivo, é muito ruim, entendeu?! Você acha um ou outro, o horário da balsa aqui, a balsa daqui né?! [...] De Icoaraci, do de Camará que eu acho que melhorou, mas ainda tá faltando fazer, pelo menos uma organização que eu vejo que tem uma desorganização, é cansativo (INFORMAÇÃO VERBAL, 2017)<sup>12</sup>.

Outra questão que foi bastante sinalizada pelos usuários foi relacionada à infraestrutura dos navios, lanchas e balsas, principalmente a do Navio “Marcos Mateus”, que estava fazendo o trajeto de volta (Soure-Belém), por meio do terminal hidroviário de Camará. As figuras 6 e 7 retratam os problemas da infraestrutura interna, especialmente do banheiro, do teto do barco e dos coletes salvavidas que se encontravam em mau estado de conservação.

Figura 6 e 7: Infraestrutura interna do Navio “Marcos Mateus”, que faz trajeto Soure-Belém



11 Morador da Comunidade do Céu. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

12 Morador da Vila do Pesqueiro. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.



Fonte: Meguis (2017).

Percebe-se uma infraestrutura precária, na qual se observa cadeiras de plástico que não proporcionam conforto para os usuários. Vale ressaltar que a viagem é realizada com uma duração de, aproximadamente, quatro horas e trinta minutos e a maioria dos usuários que utiliza o navio, quando deseja dormir durante o trajeto, se acomoda nas cadeiras ou deita-se no chão (Figuras 8 e 9).

Figura 8 e 9: Acomodação dos usuários no navio durante a viagem de Belém para Soure





Fonte: Meguis (2017).

A pesquisa apontou que os entrevistados não participam ou participaram do processo de planejamento e gestão de iniciativas para qualificar o transporte fluvial. Ao perguntar sobre a sua participação em algum debate e pesquisas de satisfação sobre o transporte fluvial todos os entrevistados, de maneira direta, afirmaram que nunca participaram, “não, eles só prometem que vão trazer”<sup>13</sup>; “não, nunca”<sup>14</sup>.

O que se observa é que as necessidades dos usuários pouco influenciam nas tomadas de decisão com relação às formulações de ações planejadas para o setor. As decisões estão totalmente nas mãos dos operadores da linha fluvial ou mesmo das agências reguladoras do estado. Nessas circunstâncias, as formulações do planejamento e das políticas públicas não estimulam a integração dos usuários, repercutindo em uma espécie de “monopólio”, em que as decisões se concentram nas decisões tomadas pelas empresas privadas que operam no trecho Belém/Soure e Soure/Belém.

Observa-se a necessidade de debater estratégias que visem melhorar as condições do transporte, refletindo na diminuição das desigualdades geradas pela dificuldade de acesso a este e a outros serviços das cidades, que só podem ser utilizados por meio do deslocamento.

No processo de planejamento dos transportes, uma visão interligada das várias modalidades é fundamental. Por exemplo, a malha rodoviária deve estar interligada ao setor hidroviário; a malha ferroviária pode estar integrada a malha rodoviária, e assim por diante. Nesse processo,

13 Morador da Comunidade do Céu. Entrevista concedida às autoras, Soure-Pa, julho de 2017.

14 Morador da Comunidade do Céu. Entrevista concedida às autoras, Soure-Pa, julho de 2017.

deve-se considerar as características de cada região e os fatores geográficos que interligam uma localidade a outra. Esse aspecto pôde ser observado nas comunidades localizadas distantes do centro de Soure e que necessitam da interligação entre o transporte fluvial e rodoviário para a sua locomoção. Ao perguntar sobre a presença de transporte público, de forma geral, foi unânime a insatisfação dos moradores quanto a sua inexistência:

Não tem e eu acho errado porque deveria ter transporte pra cá, porque muita gente não tem moto, não tem carro, pede carona pra poder ir pra lá pra Soure pra pegar um transporte pra ir pra Belém, acho que tem que melhorar aqui como tinha antigamente, era um ônibus faz muitos anos rodoviário aqui, era rodoviário, ia pro terminal, vinha lá do terminal de Belém vinha pra cá e ficava aqui, aí fazia o transporte, mas depois disso não veio mais ônibus nenhum pra cá assim, pra vim de lá diretamente pra Belém na balsa (INFORMAÇÃO VERBAL, 2017)<sup>15</sup>.

As grandes dimensões geográficas e as desigualdades regionais dificultam o acesso universal e igualitário da população aos serviços ofertados pelo Estado. Em Soure observou-se a carência de transporte rodoviário, já que o transporte público que faz o traslado entre Camará e Soure é precário, dificultando o acesso aos serviços (bancários, saúde, educação, lazer), além do deslocamento até Belém e outros municípios. Assim, a política nacional, estadual e municipal de transporte, que deveria ser implementada mediante ações coordenadas de planejamento, objetivando atender aos requisitos de descentralização das ações, representatividade da população e abertura para que a sociedade participe, se faz em função dos acordos e lucros imediatos da elite local. O planejamento do transporte e da mobilidade no Marajó deveria, sem dúvida, pautar-se pela manutenção dos serviços de transportes com segurança e acessibilidade, que possibilitariam acesso e mobilidade de acordo com a realidade e os objetivos regionais de desenvolvimento.

## CONCLUSÃO

Observou-se que o município de Soure ainda possui um serviço de transporte fluvial que carece de ordenamento, de mecanismos legais que instituídos e uma boa ferramenta de planejamento e gerenciamento possam melhorar as condições de funcionalidades do transporte, além das condições sociais, econômicas e ambientais. Esses fatores foram analisados e pouco ou não observados na dinâmica da região com relação à implementação dos serviços de transporte fluvial.

Deve-se pensar em um serviço de transporte para a região que seja capaz de melhorar a situação dos usuários, diminuindo o desgaste no acesso e na viagem, o tempo de deslocamento, melhorando a acessibilidade, a qualidade de vida e o impacto social. Medidas como essas devem estar incluídas nas questões políticas, econômicas, sociais, culturais e ambientais do planejamento das políticas de transporte, para que ocorra o desenvolvimento da região.

Outro problema observado são as locomoções dentro do Marajó, entre Camará e Soure, que não atendem quantitativamente a demanda, ocasionando transtornos na locomoção.

A realização de ações regionais deve ser pensada com a participação popular, ressaltando sempre as características locais. Além da elaboração de políticas públicas que venham a

auxiliar a população, para que a mesma se torne agente ativo das ações de ordenamento do serviço de transporte, porém de forma diferente do que já vem sendo implementado. Talvez a mudança possa estar na metodologia de audiências públicas, sendo capaz de organizar um instrumento importante para a promoção do diálogo entre os que utilizam e influenciam no serviço de transporte.

Diversos fatores contribuem para que o transporte fluvial na região venha a ser desenvolvido para a funcionalidade no deslocamento entre as cidades. Fatores como segurança (sinalização, coletes salva-vidas, informações para proceder em caso de um acidente), baixo custo (o rio não precisa de manutenção se comparado às estradas), entre outros. Estes fatores devem ser considerados no processo de planejamento e articulados com os diferentes atores (público, privado e sociedade civil).

Nesse contexto, o usuário deve participar da formulação e implementação de políticas públicas que garantam o acesso ao transporte, com segurança e acessibilidade, no sentido em que esse serviço possa influenciar, diretamente, na sua qualidade de vida.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, R. S, de; RIBEIRO, C. A. M. Os sistemas de transportes na região norte: evolução e organização das redes. *Revista brasileira de geografia*. Rio de Janeiro, v. 51, n. 2, p. 1 a 180, abr/jul. 1989.

BARAT, J. *A evolução dos transportes no Brasil*/Josef Barat. – Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BRASIL, Ministério do Meio Ambiente. *Sistema Nacional de Unidades de Conservação*. Brasília, DF, 2000.

CASTRO E. M. R. de. Urbanização, pluralidade e singularidade das cidades amazônicas. In: CASTRO, E. M. R. de (org.). *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2009

COUTO, M. H. S. H. F. do. Qualidade de vida dos usuários do transporte fluvial na Amazônia. *Tese (doutorado)* – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.

JACOBI, P. R. Políticas sociais locais e os desafios da participação cidadina. *Ciência & Saúde Coletiva*, 7(3), p. 443-454, 2002.

LACERDA, S. M. Evolução recente do transporte hidroviário de cargas. *BNDES Setorial*, Rio de Janeiro, n. 20, p. 253-280, set. 2004.

MARIN, R. E. A. Quilombolas e ribeirinho no Arquipélago do Marajó: deslocamentos da “regularização fundiária” e da “proteção ambiental”. In: *Povos tradicionais no arquipélago do Marajó e políticas de ordenamento territorial e ambiental* / Rosa Elizabeth Acevedo Marin ... [et al.]. – Rio de Janeiro: CASA 8, 2015.

NAZARÉ, R. F. *A globalização, o transporte e a Amazônia Brasileira*/ Ramiro Fernandes Nazaré. – Belém: Cejup, 2001.

SILVA, O. F. da. O sistema de transportes nas relações com as dinâmicas de desenvolvimento regional no Amapá: *Tese (doutorado)* – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2016.

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