

Paper do NAEA Volume 28

Transporte fluviomarítimo e turismo: a viagem a Soure e as perspectivas de desenvolvimento local¹

*Thiliane Regina Barbosa Meguis²
Mirleide Chaar Bahia³*



RESUMO

O objetivo principal desta pesquisa foi analisar as iniciativas de articulação do turismo e do transporte fluviomarítimo para o desenvolvimento local de Soure-PA. De cunho qualitativo, esta investigação foi realizada com base em estudos exploratórios, por meio da combinação entre levantamento bibliográfico e pesquisa de campo, com observações sistemáticas e entrevistas semiestruturadas, além de ser desenvolvida no contexto das redes (CASTELLS, 2002). A pesquisa é uma parte da dissertação produzida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido- PPGDSTU/NAEA/UFPA. Propostas que orientam e ordenam o planejamento do turismo são necessárias e devem ser incentivadas, com o objetivo de instigar o desenvolvimento de forma benéfica para a sociedade e para a natureza, na tentativa de minimizar ou sanar suas interferências nos ecossistemas e no meio social. Portanto, a construção de uma sociedade em redes abertas poderia se constituir como uma possibilidade capaz de possibilitar a sinergia entre o transporte e o turismo, vislumbrando melhores condições de desenvolvimento local, no qual a importância da governança territorial incentivaria as políticas públicas de desenvolvimento, desde que essas não sejam um instrumento político de uma classe dominante.

Palavras-chave: Transporte. Turismo. Soure. Desenvolvimento local.

1 O presente trabalho foi realizado com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ).

2 Doutoranda em Desenvolvimento socioambiental pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (Núcleo de Altos Estudos Amazônicos - NAEA/UFPA). E-mail: thilly2@hotmail.com.

3 Doutora em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU/NAEA/UFPA); Professora do Programa de Pósgraduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU/NAEA/UFPA). E-mail: mirleidebahia@gmail.com.

ABSTRACT

The main objective of this research was to analyze the initiatives of articulation of tourism and fluviomarítimo transport for the local development of Soure-PA. This qualitative research was carried out based on exploratory studies, through a combination of bibliographical research and field research, with systematic observations and semi-structured interviews, as well as being developed in the context of networks (CASTELLS, 2002). The research is a part of the dissertation produced in the Postgraduate Program in Sustainable Development of the Humid Tropics- PPGDSTU/NAEA/UFGA. Proposals that guide and order tourism planning are necessary and should be encouraged with the aim of instigating development in a way beneficial to society and nature in an attempt to minimize or remedy its interference in ecosystems and the social environment. Therefore, the construction of a society in open networks could constitute a possibility capable of enabling the synergy between transport and tourism, seeing better conditions of local development, in which the importance of territorial governance would encourage public development policies, since that they are not a political instrument of a ruling class.

Keywords: Transportation. Tourism. Soure. Local development.

INTRODUÇÃO

Atualmente, ao pensar em deslocamento, mobilidade e viagens a outros lugares, a população pode escolher entre os transportes ferroviários, rodoviários, hidroviários e aeroviários. Cada modal (são as várias modalidades de locomoção por meio do transporte, sendo eles: ferroviários, rodoviários, hidroviários e aeroviários) possui características que o torna importante, não só para a sociedade que usufrui, como também para a economia local. O transporte também é essencial para a prática do turismo, por incorporar um conjunto de produtos e serviços (transporte, hospedagem, agências, entre outros) para o funcionamento da cadeia produtiva que são os diversos serviços utilizados pela atividade turística como, por exemplo, transporte, hotéis, entre outros, principalmente em destinos em que a atividade turística pode atuar como um setor que contribua para o desenvolvimento local. Pois a atividade, desprovida de serviços de transporte, por exemplo, não é capaz de se consolidar, e nem o destino poderá se tornar um destino turístico apto a contribuir para o desenvolvimento local.

O desenvolvimento local será entendido nessa análise como um processo de crescimento e mudança estrutural, que ocorre por meio do aproveitamento das economias externas e pela introdução de inovações, determinando a elevação do bem-estar da população (VÁZQUES BARQUERO, 2002).

Para entender o turismo, duas ideias podem ser destacadas sendo elas: por meio da abordagem inter, multi e trans disciplinar para então entender a sua configuração nos debates acadêmicos; e a sua dimensão organizacional como um fenômeno social, que é caracterizado por uma série de sistematizações de disciplinas específicas para construir um único campo com o objetivo de compreendê-lo (FIGUEIREDO; NÓBREGA, 2015).

Esta pesquisa estuda o município de Soure, onde as rotas fluviais são fundamentais para que ocorra a locomoção, para o qual o transporte fluviomarítimo, atualmente, é a principal forma de acesso. É importante ressaltar que já existiu uma linha aérea regional que fazia o trecho Belém-Soure, mas foi encerrada e não se tornava acessível com relação ao custo-benefício para a maioria dos usuários, que são compostos por moradores locais. É nesse contexto, que o presente estudo teve como objetivo analisar as iniciativas de articulação do turismo e do transporte fluviomarítimo para o desenvolvimento local de Soure-PA.

A pesquisa foi desenvolvida no contexto das redes, pois estas vêm sendo um meio de análise usado para entender concepções diferentes de sociedades, e a articulação entre os agentes. Portanto, a sociedade, assim como os meios de transportes, organiza-se em redes, a partir da base teórica corroborada por Castells (2002). Entendendo que a formação de uma rede de relações pode contribuir para a inserção de um transporte de qualidade para a população local e, conseqüentemente, para que o turismo se desenvolva em Soure, como uma atividade que visa trazer benefícios para a sociedade local.

A metodologia constou de levantamento teórico sobre Marajó; Transporte Fluviomarítimo e Turismo; Transportes e Turismo, entre outros. Para a pesquisa de campo foi utilizada a técnica de entrevistas semiestruturadas, fundamentais para que as pesquisadoras fiquem mais livres para obter respostas, por meio de diálogos com os entrevistados.

A pesquisa foi direcionada ao setor público (Secretaria de Turismo que tem uma sede estadual no município de Soure e Secretaria de Turismo com sede estadual em Belém) (SETUR) e

empresas de transportes (Arapari Navegação LTDA e Masters Motors.), além dos usuários do transporte (moradores e turistas).

A disponibilidade dos entrevistados para conceder a entrevista foi requisito crucial para o desencadeamento do trabalho, sendo utilizado o critério de acessibilidade, com os moradores do município de Soure e turistas. Este critério de escolha, segundo Vergara (2005), seleciona os entrevistados conforme a facilidade e disponibilidade de acesso.

Para a análise dos dados foi utilizada a técnica de análise de conteúdo que é um conjunto de técnicas para analisar a comunicação, se constituindo em “[...] um único instrumento, mas marcado por uma grande disparidade de formas e adaptável a um campo de aplicação muito vasto: as comunicações” (BARDIN, 2011, p. 37). Ainda em conformidade com o autor, o objetivo dessa técnica não está pautado em se limitar apenas ao conteúdo, visa melhorar a precisão das avaliações, por meio de procedimentos que seguem um conjunto de elementos para descrever os conteúdos das mensagens.

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). A pesquisa ocorreu em alguns momentos que, puderam se relacionar e no final foram analisados.

Pode-se observar em Soure que não é só a capacidade da atividade turística de gerar emprego e renda, ou apenas do local possuir atrativos turísticos que são suficientes para que a atividade se consolide de forma efetiva e eficaz e gere desenvolvimento local. É fundamental que ocorra a articulação das políticas de turismo com as demais políticas públicas e o planejamento dos diversos serviços, como saúde, saneamento básico, educação, lazer, especificamente em Soure destaca-se o transporte fluviomarítimo, que são necessários para a população residente. Essa articulação pode refletir, de forma positiva, no desenvolvimento do turismo.

Portanto, entendeu-se a partir dessa pesquisa, que a construção de uma sociedade em redes abertas poderia se constituir como uma possibilidade para a melhoria do transporte fluvial para a região, isso no sentido de que a interação entre os três setores (poder público, iniciativa privada e sociedade civil) pode se concretizar no mesmo espaço, determinando uma nova forma de planejar a articulação social, contribuindo diretamente para o desenvolvimento local, por meio da atividade turística.

ANÁLISE DAS INICIATIVAS DE ARTICULAÇÃO DO TURISMO E DO TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO EM SOURE-PA

Propostas que orientam e ordenam o planejamento do turismo são necessárias e devem ser incentivadas, com o objetivo de instigar o desenvolvimento de forma benéfica para a sociedade e para a natureza, na tentativa de minimizar ou sanar suas interferências nos ecossistemas e no meio social.

A região amazônica é marcada pelas suas características naturais, diversidade cultural, social, ambiental, política e econômica as quais possibilitam motivações para análises sobre os diversos campos do conhecimento, em especial ao que condiz ao transporte fluviomarítimo, principalmente por ser o rio o seu caminho socialmente construído e natural.

Existe uma Amazônia que ainda segue o padrão Rio-Várzea, onde o transporte pela via fluvial para a maior parte das localidades é a única alternativa, pois ainda habitadas por populações caboclas que tem no rio uma de suas fontes principais de vida (NOGUEIRA, 1999, p. 2).

Esta pesquisa estuda o município de Soure, onde as rotas fluviais são fundamentais para que ocorra a locomoção, para o qual o transporte fluviomarítimo, atualmente, é a principal forma de acesso. É importante ressaltar que já existiu uma linha aérea regional que fazia o trecho Belém-Soure, mas é um serviço inativo por falta de demanda e não se tornava acessível com relação ao custo-benefício para a maioria dos usuários, que são compostos por moradores locais.

O município de Soure possui características naturais que influenciam em sua localização e isolamento das demais regiões do Estado do Pará por via terrestre e pelos altos custos relacionados ao transporte aéreo. Por isso, o transporte fluviomarítimo é o meio mais utilizado para a realização das viagens regionais, uma vez que os valores das passagens aéreas chegam a representar o triplo do valor cobrado pelas embarcações. 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, visando ao desenvolvimento da região.

Faz-se necessário abordar os principais desafios que são encontrados nos setores de turismo e transporte, com o objetivo de que os dois serviços sejam capazes de se interligarem, pois se bem planejados e relacionados, eles podem exercer papel colaborador de desenvolvimento local. O turismo e, principalmente, o transporte fluviomarítimo devem ser pensados a partir das “[...] necessidades específicas da população amazônica que o utiliza em grande parte da região de forma quase que exclusiva” (COUTO, 2015, p. 137).

A intersectorialidade³, no caso específico do polo Marajó, particularmente no trecho Belém-Soure, seria uma possibilidade positiva para a integração dos dois serviços (turismo e transportes), no entanto, observa-se que na realidade isso não acontece.

Entende-se que as dificuldades de implementação da maioria das ações relativas a transporte previstas no projeto Melhoria da Acessibilidade Fluvial e Terrestre do Marajó poderiam ser mais bem enfrentadas se houvesse uma gestão intersectorial consolidada. Apesar de os documentos oficiais indicarem que as parcerias entre diversos setores devem existir, na prática isto quase não ocorre. Em muitos casos, um esforço mais efetivo da própria SETUR poderia incentivar outros setores da gestão pública e do setor privado a debater e a criar novas parcerias no momento do planejamento (SILVA; MERCÊS, 2016, p. 416).

As parcerias entre o setor de turismo e de transporte são evidenciadas nas pesquisas anteriores como uma solução para a localidade, mas a realidade observada e analisada mostra que essa parceria é frágil, mesmo o setor turístico sabendo da importância do transporte para o seu desenvolvimento, bem como para a sua consolidação na região.

Quando a pergunta da pesquisa buscou compreender se existe o diálogo entre a secretaria e outros órgãos para viabilizar ações com relação ao transporte fluviomarítimo, percebe-

³ É um modelo de gestão de políticas públicas, tendo como base o processo de contratação de serviços, em que os diferentes setores estejam se relacionando (SANTOS, 2011).

se a existência do diálogo entre a secretaria de turismo e o setor de transporte, no entanto, são reuniões visando a melhoria do transporte fluviomarítimo para Soure, não uma relação de interdependência entre o serviço e a atividade, como pode ser observado na resposta abaixo:

Olha Thiliane, é especificamente como secretaria não, existe como gestão muita das vezes embasada por informações que a secretaria de turismo repassa pra gestão, mas o contato direto ele é feito, vou falar dessa gestão, especificamente pelo gestor, pelo gestor municipal, a, a vinda dessa nova lancha do transporte rápido é muito em função da atuação da gestão, da gestão municipal, nós tínhamos uma empresa que trabalhava, né?! A um período, teve que sair, por demandas internas, outros problemas e nós acabamos ficando com uma empresa que na verdade tava tapando um buraco que era a lancha chamada campeã, que fazia o transporte, agora dia 12 acredito por ai nós começamos a trabalhar com uma lancha maior que é a golfinho, que pega 170 pessoas e tal, a gente. Respondendo a tua pergunta a gestão municipal como um todo ela entra em parceria com outros agentes, secretaria de estado, e associação comercial local pra fazer essa, não uma pressão, mas uma busca pela melhoria do transporte (INFORMAÇÃO VERBAL)⁴.

Na resposta acima, pode-se verificar que existe o diálogo entre os setores, no entanto na realidade observada esse diálogo não se configura em ações para solucionar os problemas com relação a intersectorialidade entre o transporte e turismo. Outra questão que deve ser enfatizada é que a maioria das pesquisas que visam trazer as singularidades da relação de interdependência entre o serviço de turismo e o de transportes, está pautada no modal aeroviário e o seu crescimento no país, assim como, o aumento da capacidade e velocidade, por meio da introdução de novas tecnologias aeronáuticas (SYPHER, 1990 e PALHARES, 2002).

Para que o turismo de fato aconteça, a acessibilidade é um requisito relevante. Isso porque diz respeito ao acesso do visitante e à escolha do destino, além da integração das empresas, tanto as que trabalham com a atividade turística, assim como os gestores dos terminais. Dessa forma, a integração entre as empresas que são responsáveis pelos dois serviços, não deve ocorrer apenas para resolver problemas imediatos, mas a médio e longo prazo. Sendo assim, “[...] a interdependência: o produto turístico é composto por diversos outros subprodutos e setores, o que torna a prestação de serviço bastante heterogênea” (SILVA, 2008, p. 48).

Percebe-se por meio da análise a necessidade de oferta de vários modais em Soure bem como em outras localidades, por exemplo, transporte fluviomarítimo e rodoviário, permitindo que o usuário possa escolher qual destes pode utilizar, conforme as questões financeiras e de acessibilidade.

Como forma de definir a atividade de transporte, mas especificamente para o caso do transporte voltado para o turismo, o mesmo pode ser tido como atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primário e secundário) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário (PALHARES, 2002, p. 27).

O destino primário se constitui no primeiro local a ser visitado, como exemplo, pode-se citar a região de Soure, sendo que os destinos secundários seriam as localidades de visitação

4 Entrevistado da SETUR/Soure. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

que estão dentro do destino primário, Soure, e que em alguns casos específicos não se constituem como o primeiro local de visitação.

É sabido que o turismo acontece a partir do acesso aos serviços de transportes, por se tornar um dos principais componentes para o acesso às localidades distantes geograficamente. Ainda são poucas as pesquisas que trazem para o debate a sua relação direta, possibilitando contribuições significativas em que as políticas públicas de turismo possam estar articuladas aos serviços de transportes (PALHARES, 2005).

Assim sendo, quando a pergunta foi direcionada ao Secretário de Turismo do Estado e a empresa de transporte fluviomarítimo, para entender como tem sido feito o diálogo entre o setor público, privado e a população local com relação ao transporte fluviomarítimo e ao turismo, as respostas foram as seguintes: “É, ao fornecer a passagem, né?! Eles, às vezes sugere alguma melhoria no transporte e, a gente leva, eu como encarregado de operações, leva a direção da empresa para tomar as providências devidas”⁵.

Sim! É, toda e qualquer é [...] mudança é [...] em termos de melhoramento, em termos de horários, em termos de novas, de novas concessões passam por, é, conversas com as entidades representativas de classe, incluindo aí, é, associações comerciais, entidades representativas civis, é, câmara municipal, no sentido do aprimoramento da proposta que se quer implementar (INFORMAÇÃO VERBAL)⁶.

Nas respostas acima, infere-se que a relação entre a empresa e os usuários, ocorre principalmente no momento da compra de passagem. Já a resposta da SETUR-Belém ressalta que toda mudança é repassada aos usuários, contradizendo com as respostas dos mesmos, pois, todos os entrevistados que participaram da pesquisa, afirmaram não participar de nenhum debate ou pesquisas de opinião, como pode ser verificado na fala a seguir: “Nunca, essa é a primeira vez, você até me assustou, mas foi à primeira vez, nunca havia participado, eu faço parte do núcleo universitário, já participei de outras entrevistas, né?! Mais sociais e nunca nesse nível”⁷.

Apesar da importância do transporte fluviomarítimo para o turismo, em especial em Soure, poucas pesquisas têm sido desenvolvidas sobre esse modo de transporte e sua relação com o turismo. Essa deficiência é ainda mais relevante quando se considera a importância desse transporte para o acesso a Soure, bem como, a conexão entre o transporte fluviomarítimo e o rodoviário, quando o deslocamento ocorre a partir do porto de Camará, que está localizado em Salvaterra e se constitui como o primeiro acesso das embarcações vindas de Belém. Sem a articulação entre os dois modais de transporte, o acesso se torna precário, influenciando diretamente na atividade turística. Principalmente quando a pergunta foi direcionada para entender a opinião dos usuários sobre o transporte fluviomarítimo da região, a resposta evidenciou as dificuldades existentes no acesso pelo porto de Camará:

[...] a gente vem por Camará é uma dificuldade danada, né?! A gente tem que embarcar lá em Icoaraci salta em Camará, aí salta da lancha, pega o transporte vem por Salvaterra, de Salvaterra salta pega o transporte, a balsa atravessa pra

5 Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida às autoras, Belém-PA, janeiro de 2018.

6 Entrevistado da SETUR/Belém. Entrevista concedida às autoras, Belém-PA, janeiro de 2018.

7 Morador de Icoaraci. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

Soure, ai, ai pega transporte de Soure pra cá, ai uma dificuldade maior, então vindo de lá da, da, de Belém até Soure, saltando em Soure. Já diminui muita coisa, principalmente quem traz esse negócio de bagagem, né?! As coisas que a pessoa traz ai quando chega em Soure salta direto do barco pra cidade, né?! Ai quem vem por Camará é muito difícil trazer mercadoria, alguma coisa que precisar, traga de lá, até a própria bagagem de viagem que a pessoa traz, ai é muito ruim, ainda mais quando o transporte, a pessoa tem que correr pra ver se pega um lugar, o transporte de lá é muito ruim (INFORMAÇÃO VERBAL)⁸.

A viagem realizada pelo porto de Camará influencia diretamente na vida dos usuários, pois os problemas como o carregamento de bagagens, a falta de organização dos transportes rodoviários e, principalmente, uma articulação maior entre os transportes fluviomarítimo e rodoviário, pois se constitui como uma relação necessária para chegar a Soure. Muitos usuários passam por constrangimentos, no sentido de que os mesmos correm, literalmente, para conseguir um lugar nos ônibus ou nas vans que saem do porto de Camará até o trapiche de Salvaterra, para posteriormente, atravessar para Soure.

A partir das observações realizadas pela pesquisadora, foi possível perceber que no porto de Camará há deficiências com relação a dificuldade de encontrar atendentes nas cabines de informação e venda de passagens (figura 1), e a infraestrutura do porto é precária. Para o acesso a locomoção terrestre (transporte rodoviário) com destino ao trapiche de Soure, observou-se, literalmente, uma “gritaria” dos motoristas e atendentes dos ônibus e vans, nenhuma organização, além da propaganda enganosa de alguns motoristas, que fornecem uma passagem até Soure, mas que, na realidade, deixam no trapiche de Salvaterra.

Observa-se que descentralizar, nesse contexto, tem como objetivo transferir ou até mesmo incluir os usuários do transporte fluviomarítimo como participantes assíduos no poder de decidir junto com outros setores (poder público e privado) sobre as políticas de transportes que irão refletir diretamente no turismo para a região. Vale ressaltar que a descentralização não garante de fato a participação, mas pode ser visualizada como um processo para minimizar as diferenças de poder e facilitar o processo de inclusão da população local nas tomadas de decisão.

O Estado quando descentraliza seu poder possibilita a criação de novos formatos organizacionais, que constituem uma resposta da sociedade civil às demandas de alguns de seus segmentos. Com as redes sociais essas organizações e outros atores sociais, públicos e privados, viabilizam a participação e a democratização na tomada de decisão para implantar as políticas culturais de maneira integrada (JUNQUEIRA; CORÁ, 2012, p. 33).

Outra questão observada é a articulação dos rodoviários com as balsas que fazem a locomoção entre os trapiches de Salvaterra e Soure, os horários são divergentes, influenciando na falta de diálogo entre os transportes, prejudicando diretamente os usuários, pois muitos chegam ao trapiche, e a balsa está realizando o retorno para Soure ou já está em Soure. Fazendo com que muitos usuários fiquem aguardando por horas o retorno da mesma, quando estão de carros e motos particulares ou pagando para atravessar nas embarcações de pequeno porte, quando não possuem transportes particulares.

8 Vice-presidente da AMPOC. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

Imagem 1 - Cabine de compra e venda de passagens-porto camará



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Cabine de compra e venda de passagens no porto Camará. Nessa imagem pode-se verificar que na baixa temporada o fluxo de pessoas não é intenso, no entanto, os problemas com a ausência de atendentes para vender passagens ou disponibilizar alguma informação persiste.

Os problemas como ausência de atendentes para disponibilização de informações, a intersectorialidade entre os serviços de transportes, horários mais acessíveis, segurança entre outros, se constituem como limitadores do acesso de moradores e dos fluxos turísticos, fato que afeta a qualidade de vida do morador e a qualidade da experiência do visitante. “Em muitas circunstâncias, o transporte determina a decisão de viajar, prevalecendo sobre o próprio destino turístico, influenciando até mesmo na escolha do local a ser visitado” (LOHMANN; CASTRO, 2013, p. 7).

O porto de Belém passou por uma reforma e foi 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). No entanto, o que foi observado pela pesquisadora é que este ainda possui problemas com relação à organização, às informações nos guichês de venda e serviços que facilitem a viagem, bem como na utilização de meios eletrônicos e guichês de informação sobre as cidades que são acessadas por meio do terminal. Além disso, existe a impossibilidade de estacionar carros particulares na frente do porto, em dias específicos que não são repassados para os usuários, o mesmo chega ao local e é, simplesmente, impossibilitado de estacionar, sem nenhum aviso prévio.

Outro problema observado é a dificuldade de acesso de ônibus que façam o deslocamento das áreas periféricas de Belém (Jurunas, Condor, entre outros) para o terminal hidroviário. Também foi observado que há falta de caixas eletrônicos e de casas de câmbio (para troca de moedas de turistas internacionais), pois só foi encontrado um caixa eletrônico na localidade (imagem 2). Assim como, a localização do espaço de informações turísticas, que fica localizado no desembarque (imagem 3) e não no embarque, para que os usuários (moradores e turistas) possam se informar antes de embarcar para a localidade escolhida. Percebe-se que a reforma do espaço deveria ter sido planejada de forma a entender como

ocorre a locomoção e a relação do usuário com os portos, para implementar ações que sejam condizentes com as singularidades, visando facilitar a viagem e não a dificultar.

Imagem 2 - Caixa eletrônico do porto de Belém- Luiz Rebelo Neto



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Caixa eletrônico localizado no porto Luiz Rebelo Neto, em Belém. Percebe-se na imagem que a placa informa ao usuário que existem caixas eletrônicas no porto, no entanto, como pode ser observado só existe um caixa eletrônico de apenas um banco. Uma solução possível seria a disponibilidade de um caixa eletrônico vinte e quatro horas, pois já supriria a necessidade das pessoas que não utilizam o Banpará, por exemplo.

Destaca-se a importância da intersetorialidade para a efetividade das ações do turismo e do transporte na região, dessa maneira, Silva e Mercês (2016, p. 416) afirmam que:

Entende-se que as dificuldades de implementação da maioria das ações relativas a transporte previstas no projeto Melhoria da Acessibilidade Fluvial e Terrestre do Marajó poderiam ser mais bem enfrentadas se houvesse uma gestão intersetorial consolidada. Apesar de os documentos oficiais indicarem que as parcerias entre diversos setores devem existir, na prática isto quase não ocorre. Em muitos casos, um esforço mais efetivo da própria SETUR poderia incentivar outros setores da gestão pública e do setor privado a debater e a criar novas parcerias no momento do planejamento.

Para tanto, percebe-se que a intersetorialidade na realidade de Soure poderia influenciar nas noções de políticas de desenvolvimento local, em que a sua abordagem se pauta em um contexto social “de baixo para cima”, onde os atores locais tornam-se fundamentais na criação de políticas, exercendo o seu papel de cidadania. Uma crítica ao modelo de desenvolvimento, onde se percebia a inserção de modelos específicos influenciados pela globalização que é entendida como um “[...] processo vinculado ao território, [...] Trata-se, portanto, de uma questão que condiciona a dinâmica econômica das cidades e regiões e que, por sua vez, é afetada pelo comportamento dos atores locais” (VÁZQUES BARQUERO, 2002, p. 15), como padrões “perfeitos” para se chegar ao desenvolvimento.

Imagem 3 - Posto de informações turísticas - Terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto-Belém



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Posto de informações turísticas, localizado no terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto em Belém. No momento da captura da imagem não se encontra nenhuma pessoa encarregada para exercer a funcionalidade do posto, ou seja, tirar dúvida ou informar o usuário sobre informações da cidade, como por exemplo, onde estão localizados os pontos turísticos, ou qual meio de transporte utilizar para chegar a essas localidades, entre outras informações que são necessárias não só para os turistas.

Imagem 4 - Espaço de espera para o embarque e desembarque (porto de Belém- Luiz Rebelo Neto)



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Espaço de espera para o embarque e desembarque do terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto em Belém. Observa-se que o espaço é amplo e ainda se encontra em um excelente estado de conservação. Na maioria das vezes os usuários passam um tempo relativo nos portos de embarque e desembarque principalmente no porto de Belém, por esse motivo, seria interessante a implementação de alguns totens com tomadas para o carregamento dos aparelhos eletrônicos, como os que já existem nos aeroportos.

A imagem 4 retrata o espaço de espera do terminal hidroviário de Belém, na qual se percebe a boa infraestrutura do mesmo, com cadeiras para espera, com placas informativas da localização dos banheiros, da lanchonete, do local de embarque e desembarque e dos caixas eletrônicos,

em dois idiomas (português e inglês) (imagem 5). Percebe-se também, que o acesso às embarcações é coberto (imagem 6), para que o pedestre possa se locomover sem problemas com relação ao clima, diferente do porto de Camará, que não dispõe de tal infraestrutura.

Imagem 5 - Saguão do porto de Belém - Luiz Rebelo Neto



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Saguão do porto hidroviário Luiz Rebelo Neto em Belém. Observa-se uma placa informativa direcionando a localização dos banheiros, da lanchonete, do local de embarque e desembarque e dos caixas eletrônicos, em dois idiomas (português e inglês), além do espaço amplo para que ocorra a circulação de pessoas com bagagens e sem bagagens.

Imagem 6 - Ponte de acesso entre a embarcação que chega no terminal de Belém e o porto de embarque e desembarque - Luiz Rebelo Neto



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Ponte de acesso entre a embarcação que chega no terminal de Belém e o porto de embarque e desembarque no terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto, em Belém. Percebe-se a infraestrutura necessária para o deslocamento de pessoas, além da acessibilidade da rampa para as pessoas com mobilidade reduzida.

Imagem 7 - Saguão do porto de Camará, localizado em Salvaterra



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Saguão do porto de Camará em Salvaterra. Nessa imagem pode-se verificar que na alta temporada o fluxo de pessoas é mais intenso que na baixa temporada, no entanto os problemas com a ausência de atendentes para vender passagens ou disponibilizar alguma informação persiste, além da falta de organização para a utilização do transporte rodoviário.

Imagem 8 - Saguão do porto de Icoaraci



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Saguão do Porto de Icoaraci. Nessa imagem pode-se verificar a infraestrutura para que os usuários possam aguardar o horário de embarque, observa-se a rampa para usuários que utilizam cadeiras de rodas ou possuem mobilidade reduzida. A imagem foi capturada na baixa temporada, por isso não tem fluxo de pessoas e não foi possível encontrar atendentes para obter informações com relação as viagens, como por exemplo, horários, valores, entre outros.

Em relação aos portos de Icoaraci (imagem 8) e Camará (imagem 7), e trapiches de Soure e Salvaterra, os usuários relataram a maior insatisfação com relação à falta de infraestrutura, acessibilidade, segurança, fiscalização e informações. A pergunta que destacou a insatisfação dos mesmos foi: qual a sua percepção com relação ao serviço de transporte fluviomarítimo, destacando a questão de acessibilidade, os relatos foram os seguintes: “[...] chega lá ainda tem aquela ponte que não é uma ponte que a gente se segura e vai caindo, e é, pra gente que ainda tá um pouco novo é bom e pros idosos e pras crianças? [...]”⁹.

Não tem, não tem, não tem nenhuma, nenhuma, tanto faz parte da balsa como do navio não tem nenhuma acessibilidade, é tudo rampa, tudo rampa, eu só tenho uma perna e fica difícil, eu tenho prótese do outro lado, então é péssimo, não tem, não tem (INFORMAÇÃO VERBAL)¹⁰.

Com relação ao transporte e à qualidade de vida influenciada pelo mesmo, verifica-se a Constituição Federal de 1988, a qual garante, no artigo 244, o direito do cidadão ao transporte coletivo, no que tange ao acesso a todos os cidadãos, destacando a acessibilidade aos portadores de deficiências. Na viagem a Soure observou-se a mínima relevância com relação a acessibilidade, tanto em alguns barcos quanto em alguns portos e trapiches de embarque e desembarque. No período das entrevistas em julho de 2017, foi possível presenciar um acidente no trapiche de Salvaterra.

A imagem 9 mostra a infraestrutura da rampa onde ocorreu o acidente que causou ferimento na perna do usuário. Portanto, afirma-se que a rampa não possui uma infraestrutura capaz de ser utilizada por todos que acessam o transporte, principalmente para as pessoas que possuem alguma limitação para sua locomoção.

Imagem 9 - Trapiche do porto de Salvaterra, no qual ocorreu o acidente



Autoria: Meguis (2018).

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

10 Morador de Ananindeua. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

Nota: Trapiche do porto de Salvaterra que é utilizado para o deslocamento até Soure por meio da balsa e das embarcações de pequeno porte. Observa-se na imagem a infraestrutura precária do trapiche, principalmente nos dias de chuva, pois o local fica molhado e escorregadio, além da ausência de acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida. No dia da captura da imagem presenciou-se um acidente, uma moça aparentemente jovem se desequilibrou, caiu e se machucou.

A partir desse fato constata-se a falta de acessibilidade para todos na utilização de alguns terminais que possibilitam acesso ao transporte e a localidade, nesse sentido, “a acessibilidade, garante aos usuários (cidadãos) não somente o direito físico dos espaços públicos, como também têm implicações simbólicas, que norteiam a apropriação social do lugar público na cidade contemporânea” (MEGUIIS; FARIAS, 2016, p. 174). Faz-se necessário a garantia aos usuários (cidadãos) não somente do direito físico desses espaços públicos (SERPA, 2011), como os portos e trapiches, além de implicações simbólicas que norteiam a relação dos mesmos com os terminais de acesso, busca-se a apropriação dos portos enquanto espaço público de Soure que ajude no deslocamento seguro dos usuários.

Para que o deslocamento de fato aconteça, a acessibilidade é um requisito de extrema relevância, com relação ao acesso do visitante e com relação aos outros destinos. O transporte se constitui como um dos serviços que pode facilitar o acesso, já que a melhoria da infraestrutura portuária, por exemplo, estimularia operações para chegar ao destino e dentro do mesmo. Esses problemas estabelecem que a acessibilidade não se torne “[...] generalizada, mas limitada e controlada simbolicamente” (SERPA, 2011, p. 36). Destaca-se também o acesso ao porto de Icoaraci, pois ele pertence a empresa privada Henvil transportes Ltda. e o seu acesso fora dos horários de viagem é restringido, como pode ser observado na imagem 10, que diferente dos outros terminais e trapiches existe um portão de entrada, controlado por um funcionário da empresa.

Imagem 10 - Portão de acesso ao porto de Icoaraci



Autoria: Meguis (2018).

Nota: Portão de acesso ao porto da Henvil em Icoaraci. Como pode ser observado na imagem existe a restrição para o acesso ao mesmo, diferente dos outros terminais e trapiches, o acesso é controlado por um funcionário da empresa.

Quando a pergunta foi relacionada ao porto de embarque e desembarque, a maioria dos entrevistados apontou o seu descontentamento quanto aos investimentos e iniciativas que visem melhorar a qualidade dos mesmos, como pode ser constatado nas respostas abaixo:

Oh! O de Belém é nota dez, né?! Mas o de Camará fica muito a desejar, muito a desejar, pra embarcar, por exemplo, pra vim pra Belém de balsa a pessoa fica numa fila horrível naquelas cadeiras toda quebrada lá, muita gente, não tem conforto nenhum (INFORMAÇÃO VERBAL)¹¹.

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 vem 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?! (INFORMAÇÃO VERBAL)¹².

As empresas que têm por objetivo gerir os terminais ou trapiches de embarque e desembarque (Belém, Icoaraci, Soure e Camará) deveriam prepará-los para que os usuários pudessem utilizar os mesmos de forma segura e com qualidade de serviços e infraestrutura.

Para Castells (2002), o surgimento da sociedade em redes está diretamente associado ao avanço da tecnologia da informação e possui relação direta com o desenvolvimento de uma nova lógica organizacional, que se conecta com as transformações tecnológicas, porém não dependendo apenas dela. Deve-se levar em consideração a interação entre o novo paradigma tecnológico e a maneira de se organizar de uma determinada sociedade, que se manifesta de diferentes formas, contextos culturais, políticos e sociais.

Observou-se na análise que os usuários destacam diferentes problemas, nas embarcações, nos portos de acesso, na falta de informação e de articulação entre as políticas públicas de turismo e de transporte. Apesar da importância do transporte fluviomarítimo para os usuários, sejam eles moradores ou turistas, as ações ainda não abarcam as necessidades dos mesmos visando à qualidade de vida e o desenvolvimento local por meio do turismo, e da interdependência entre as políticas de turismo e de transporte, além da interdependência entre o transporte fluviomarítimo e rodoviário.

Portanto, a necessidade de melhoria do transporte para a região se constitui como coletiva, mas os objetivos das reuniões que visam debater ações para a melhoria do serviço de transporte e da atividade turística estão direcionados para os problemas de cada setor do trade turístico, no qual o transporte fluviomarítimo se constitui como uma pauta e não como um dos objetivos principais das reuniões. Por esse motivo, é fundamental que ocorra a descentralização dessas reuniões, incluindo a participação social, pois se constitui como uma importante ferramenta na gestão dos serviços públicos, para a implementação de políticas públicas de transporte que estejam articuladas com o setor turístico.

11 Morador de Ananindeua. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

12 Morador de Belém. Entrevista concedida às autoras, Soure-PA, julho de 2017.

CONSIDERAÇÕES

A partir da pesquisa constatou-se que o terminal hidroviário de Camará e o trapiche de Soure foi o que mais recebeu críticas com relação à sua infraestrutura e, principalmente, quanto às informações que são necessárias para a execução de uma viagem. Percebe-se que os usuários tentam buscar informações, as quais poderiam ser repassadas não apenas por meio de um atendente, mas também, por meio de placas de sinalização, folhetos que fossem planejados e disponibilizados para informá-los, bem como por site específico das empresas, objetivando comunicar o usuário sobre os horários, preços, procedimentos de segurança entre outros, que são fundamentais para a prática de uma viagem.

Mesmo com os investimentos realizados no modal aeroviário, visando integrar a região de Soure a Belém com uma viagem mais rápida, o transporte fluviomarítimo sempre se apresentou como o principal modal utilizado tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros. O abastecimento das cidades do Marajó é realizado, basicamente, pelos barcos que realizam transporte misto a partir do porto de Belém, Icoaraci e de outros portos. Apesar da importância dessa modalidade de transporte é evidente o descaso por parte do poder público, referente à estrutura portuária, que em Soure, Camará, Salvaterra e Icoaraci ainda é precária, e também em relação à construção e manutenção das embarcações.

Pensar o turismo como uma atividade indutora de desenvolvimento local é conceituá-lo para este assumir um papel mais relevante do que um simples negócio ou um deslocamento de pessoas para determinado lugar. As comunidades locais têm identidades próprias que induzem as tomadas de decisões referentes ao processo para se chegar ao desenvolvimento, com iniciativas caracterizadas por suas particularidades, objetivando a inserção de tecnologias que estejam de acordo com a sua própria realidade.

Observou-se a partir dessa pesquisa, que a construção de uma sociedade em redes abertas poderia se constituir como uma possibilidade para a melhoria do transporte fluvial para a região, isso no sentido de que a interação entre os três setores (poder público, iniciativa privada e sociedade civil) pode se concretizar no mesmo espaço, determinando uma nova forma de planejar a articulação social. Sendo capaz de possibilitar a sinergia entre o transporte e o turismo, vislumbrando melhores condições de desenvolvimento local, no qual a importância da governança territorial incentivaria as políticas públicas de desenvolvimento, desde que essas não sejam um instrumento político de uma classe dominante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. São Paulo: Edições 70, 2011.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 6. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- COUTO, M. H. S. H. F. do. *Qualidade de vida dos usuários do transporte fluviomarítimo na Amazônia*. 2015. Tese (Doutorado). – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.
- FIGUEIREDO, S. L.; NÓBREGA, W. R. de M. Turismo e desenvolvimento regional: conceitos e políticas em um caso brasileiro. In: FIGUEIREDO, S. L.; NÓBREGA, W. R. de M.; AZEVEDO, F. (Orgs.). *Perspectivas contemporâneas de análise em turismo*. Belém: NAEA, UFPA, 2015. p. 11-37.
- 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.
- LOHMANN, G.; CASTRO, R. Transporte e Desenvolvimento de destinos turísticos. In: LOHMANN, G.; CASTRO, R.; FRAGA, C. *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.
- MEGUIS, T. R. B.; FARIAS, K. S. da S. Planejamento e utilização dos espaços de lazer. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS DO LAZER, II, 2016, BELEM. *Anais*. Belém, NAEA/UFPA, 2016. v. 1. p. 132-132.
- NOGUEIRA, R. J. B. *Amazonas, um Estado ribeirinho*. Manaus: EDUA, 1999.
- PALHARES, G.L. *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph, 2002.
- PALHARES, G.L. Transporte para Turistas: Conceitos, Estado da Arte e Tópicos Atuais. In: TRIGO, L. G. G. et al., (Ed.). *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca, 2005. p. 641-670.
- SANTOS, N. N. dos. *A intersetorialidade como gestão de políticas públicas de combate à pobreza: o caso do Programa Bolsa Família no Município de Guarulhos*. Dissertação (Mestrado). Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas. São Paulo. 2011.
- SERPA, A. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2011.
- SILVA, F. R. de O. e. *Transportes Turísticos na Amazônia: problemas e soluções dos principais pontos de acesso para a região*. 2008. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Aveiro. DEGEI – Departamento de Economia, Gestão e Engenharia Industrial, 2008.
- SILVA, R. M.; MERCÊS, S. Implementação de Projetos de infraestrutura de Transporte no Polo Turístico Marajó- PA e Desafios à Gestão Intersetorial. In: BAHIA, M. C.; FIGUEIREDO, S. L. (Org). *Planejamento e Gestão Pública do Turismo e do Lazer*. Belém: NAEA, 2016. p. 421-445.
- SYPHER MUELLER INTERNATIONAL INC. *Air Transportation and Tourism: Competing and Complementary Needs*. Canada: Tourism Canada, 1990.
- 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.