



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
SUSTENTÁVEL DO TRÓPICO ÚMIDO**



THILIANE REGINA BARBOSA MEGUIS

**TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO E TURISMO:** A viagem à Soure e as  
perspectivas de desenvolvimento local

BELÉM  
2018

THILIANE REGINA BARBOSA MEGUIS

**TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO E TURISMO: A viagem à Soure e as perspectivas de desenvolvimento local**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará como requisito à obtenção do grau de mestre em Planejamento do Desenvolvimento do Trópico Úmido.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mirleide Chaar Bahia

BELÉM  
2018

---

M496t Meguis, Thiliane Regina Barbosa, 1991-  
Transporte fluvio-marítimo e Turismo: A viagem à Soure e as  
perspectivas de desenvolvimento local / Thiliane Regina Barbosa  
Meguis . – 2018.  
223 f. : il. ; 30 cm

Inclui bibliografias

Orientadora: Mirleide Char Bahia  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de  
Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em  
Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2018.

1. Turismo – Marajó (PA). 2. Turismo - Transporte fluvio-marítimo. 3.  
Turismo - Redes. 4. Turismo - Planejamento. 5. Turismo -  
Deslocamento. I. Bahia, Mirleide Char, oriente. II. Título.

CDD 22. ed. 338.4791098115

THILIANE REGINA BARBOSA MEGUIS

**TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO E TURISMO: A viagem à Soure e as perspectivas de desenvolvimento local**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará como requisito à obtenção do grau de mestre em Planejamento do Desenvolvimento do Trópico Úmido.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mirleide Chaar Bahia

Data de aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

Conceito: \_\_\_\_\_.

**Banca Examinadora:**

Profa. Dra. Mirleide Chaar Bahia  
*Orientadora – NAEA/UFPA*

Prof. Dr. Silvio José de Lima Figueiredo  
*Examinador interno – NAEA/UFPA*

Prof. Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega  
*Examinador externo - Programa de Pós-Graduação em Turismo/UFRN*

Dedico este trabalho, primeiramente, a Deus; depois à minha mãe, pelo apoio incondicional, ensinamento e toda confiança que em mim foi depositada!

## AGRADECIMENTOS

Primeiro, agradeço a Deus, por ter me dado força, sabedoria e fé nos momentos mais difíceis e que muitas vezes eu pensei em desistir durante o caminho percorrido para a conclusão desta dissertação, mas graças a Ele e a fé que renasce em mim todos os dias, tive força para seguir em frente.

À minha família, em especial, à minha mãe Maria José Barbosa Meguis, por ser minha melhor amiga, principal incentivadora e minha maior referência de mulher. Aos meus irmãos Thiago Henrique Meguis Saraiva e Diego Rodrigo Meguis Saraiva que de certa maneira contribuíram para essa conquista, e ao meu sobrinho Cauã Henrique de Melo Saraiva, por ter sido o responsável de nascer em mim um amor que eu nunca imaginei que pudesse sentir!

Agradeço aos meus grandes e verdadeiros amigos, que fiz na infância e na adolescência, aos que se fizeram presentes na universidade contribuindo para a minha sabedoria, me ensinando todos os dias a viver com as diferenças e dificuldades da vida. Em especial a Mayara Maciel que sempre se fez presente.

Dedico também esse agradecimento aos “Bagaceiros de Algodão”, por terem me proporcionado os melhores encontros, com conversas e muita diversão, em especial Cyane Newar e Nayrama Simões, por terem me ensinado o significado da perseverança.

A grande amizade que fiz nas aulas do mestrado, Ana Célia, Benison Oliveira que proporcionaram grandes aprendizados e especialmente ao Michel Lima por ter me ajudado tantas vezes, não só com as leituras iniciais da dissertação, mas em vários momentos dessa jornada.

Agradeço a turma de dança e do *muay thai* da academia, pelas aulas que me fazem descarregar toda a minha tensão, destaco a Crislenne Silva e a Dayane Rocha pelo companheirismo!

Agradeço a Jaqueline Vasconcelos por ter feito a revisão da minha dissertação.

Agradeço a família da Aninha que me acolheu nas idas a Soure, além de ter ajudado na pesquisa, o meu muito obrigada a todos vocês!

Destaco especialmente duas amigas, uma que vem me acompanhando desde a graduação, Kassia Farias, e a outra, que me acompanha desde a especialização, Juliana Hamoy. Foram, são e serão minhas grandes amigas, parceiras de viagens à Soure, de autoria em artigos, de viagens a congresso, de estudos, de vida, sem dúvidas nenhuma, esse sonho não poderia ser realizado sem elas, sem as conversas, os desabafos, os entendimentos, os desentendimentos e todo o apoio que foi a mim proporcionado, espero que nossa amizade se fortaleça, e vá além do mestrado. Amo vocês!

Obrigada à professora Mirleide Char Bahia, por ter aceitado orientar este trabalho, dividindo a sua sabedoria e os seus conhecimentos comigo, além de ter sido mais do que uma professora, ter sido uma amiga.

O meu muito obrigada a professora Vânia Quadros, por ter me proporcionado os momentos de aprendizagem em sala de aula, por meio do estágio docência, me ensinando como exercer da melhor maneira a profissão que decidi seguir e que venho me dedicando nessa jornada acadêmica. Agradeço também ao professor Marcos Seráfico e aos alunos das duas turmas do estágio, além de ensiná-los, consegui aprender com eles.

Agradeço aos usuários do transporte fluvial, as empresas públicas e privadas do turismo e do transporte, que concederam um pouco do seu tempo e das suas vivências para que a análise pudesse ser feita, e a todos que de alguma forma contribuíram para o enriquecimento do trabalho.

Por fim, não só agradeço como também dedico este trabalho à memória dos meus avós maternos Wilson da Silva Meguins e Arcelina Barbosa Meguins, que lá do céu estão alegres em ver se realizar mais um sonho, e sei que lá de cima eles também compartilharam comigo a realização dessa conquista. Sempre acreditaram em mim e me deram todo o incentivo, apoio e amor necessário para que eu me tornasse quem eu sou. Fazem-se presentes em minha memória e principalmente em meu coração. Obrigada por tudo, meu Vozão e minha Vozona!

“O verdadeiro saber é generoso, dizem: troca informações para avançar sempre. Ele é também humilde: reconhece que pode constantemente aprimorar-se.”

*Rosa Assis*



## RESUMO

O objetivo principal desta pesquisa foi analisar a importância do transporte fluviomarítimo no turismo e no desenvolvimento local de Soure-PA, e como objetivos específicos: analisar a visão dos agentes dinamizadores da atividade turística sobre o transporte fluviomarítimo; analisar a percepção dos usuários sobre o transporte fluviomarítimo para Soure; identificar as iniciativas do setor público, privado e da sociedade civil para a viabilização do turismo e do transporte fluviomarítimo; e por fim entender como ocorre a locomoção dentro de Soure, a partir de uma trajetória balizada nas relações entre os agentes que influenciam diretamente nas ações implementadas no serviço de transporte para a localidade. Como opção teórico-metodológica, foram seguidas as orientações propostas Castells, explorando seu referencial nas investigações e os conceitos da configuração de uma sociedade em redes, mas também se alicerça em teorias que tratam do transporte, do turismo, da interdependência entre o serviço de transporte e o turismo, do planejamento e da evolução do transporte fluviomarítimo na Amazônia e em Soure. 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. Foi possível observar que o serviço de transporte é para o planejamento do turismo, um dos elementos fundamentais para que a atividade aconteça. Ele é o meio de locomoção e faz com que o visitante e o local visitado sejam colocados em contato, ligando diferentes lugares, contextos e culturas. Neste sentido, percebeu-se que parte dos problemas vivenciados pelos entrevistados em Soure é decorrente da falta de políticas e ações do poder público e da iniciativa privada ou até mesmo o descaso, com relação às dificuldades que afetam diretamente o usuário, e que refletem no turismo. Influenciando decisivamente no desenvolvimento de Soure, bem como na competitividade do destino, que só acontece com a prática da atividade turística. Portanto, a gestão de serviços públicos exige que ocorram articulações dos diversos atores sociais para a construção de políticas públicas e demandem uma nova perspectiva social, para que seja possível a ocorrência de direitos e não de necessidades, pois os atores envolvidos são sujeitos, que devem participar da construção da realidade social, prevalecendo, assim as relações entre iguais.

**Palavras-chave:** Turismo – Marajó (PA). Turismo- Transporte fluviomarítimo. Turismo - Redes. Turismo - Planejamento. Turismo - Deslocamento.

## ABSTRACT

The main objective of this research was to analyze the importance of the maritime fluvial transport in the tourism and the local development of Soure-PA, and as specific objectives: to analyze the vision of the dynamic agents of the tourist activity on the maritime fluvial transport; to analyze the perception of the users on the maritime fluvio transport to Soure; identify public, private and civil society initiatives to enable tourism and maritime transport; and finally to understand how locomotion occurs within Soure, from a trajectory marked in the relations between the agents that directly influence the actions implemented in the transport service for the locality. As a theoretical-methodological option, the Castells proposed guidelines were followed, exploring its reference in investigations and the concepts of the configuration of a society in networks, but also based on theories that deal with transportation, tourism, interdependence between transport service and tourism, planning and evolution of maritime fluvial transport in the Amazon and Soure. Of qualitative quality, this research was carried out based on exploratory studies, through a combination of bibliographical survey and field research, with systematic observations and semi structured interviews. It was possible to observe that the transportation service is for tourism planning, one of the fundamental elements for the activity to happen. It is the means of locomotion and makes the visitor and the place visited are put in touch, linking different places, contexts and cultures. In this sense, it was noticed that part of the problems experienced by the interviewees in Soure is due to the lack of policies and actions of the public power and the private initiative or even the neglect, in relation to the difficulties that directly affect the user, and which reflect in the tourism. Influencing decisively in the development of Soure, as well as in the competitiveness of the destination, which only happens with the practice of the tourist activity. Therefore, the management of public services requires that articulations of the various social actors take place for the construction of public policies and demand a new perspective social, so that it is possible the occurrence of rights and not needs, because the actors involved are subjects, who must participate in the construction of social reality, thus prevailing relationships between equals.

**Keywords:** Tourism – Marajó (PA). Tourism - Transportation Fluviomarítimo. Tourism -. Networks. Tourism - Planning. Tourism - Displacement.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1	Divisão do Estado do Pará em polos turístico.....	20
Ilustração 2	Esquema para ilustrar a constituição de uma rede de diálogos entre as três esferas.....	37
Ilustração 3	Esquema de transporte aplicado ao turismo.....	94
Ilustração 4	Municípios que compõe a arquipélago do Marajó.....	100
Ilustração 5	Localização do Município de Soure.....	102
Ilustração 6	Rede de diálogo observada em Soure.....	178
Ilustração 7	Formação da rede de diálogo para a viabilização do transporte enquanto um serviço para o desenvolvimento do turismo e de Soure-PA.....	187
Ilustração 8	Etapas do planejamento intersetorial entre o turismo e o serviço de transportes.....	189

## LISTA DE IMAGENS

Figura 1	Balsa ou <i>ferry boat</i> São Gabriel com desembarque no porto de camará.....	104
Figura 2	Navio da empresa Banav com desembarque no porto de camará.....	105
Figura 3	Embarcação de pequeno porte que executa a travessia do trapiche de Salvaterra ao trapiche de Soure.....	105
Figura 4	Lancha “Campeã 5”.....	106
Figura 5	Cabine de compra e venda de passagens-porto camará.....	124
Figura 6	Caixa eletrônico do porto de Belém- Luiz Rebelo Neto.....	126
Figura 7	Posto de informações turísticas- Terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto-Belém.....	127
Figura 8	Espaço de espera para o embarque e desembarque (porto de Belém- Luiz Rebelo Neto).....	128
Figura 9	Saguão do porto de Belém- Luiz Rebelo Neto.....	129
Figura 10	Ponte de acesso entre a embarcação que chega no terminal de Belém e o porto de embarque e desembarque-Luiz Rebelo Neto.....	129
Figura 11	Saguão do porto de Camará, localizado em Salvaterra.....	130
Figura 12	Saguão do porto de Icoaraci.....	130
Figura 13	Trapiche do porto de Salvaterra, no qual ocorreu o acidente.....	132
Figura 14	Portão de acesso ao porto de Icoaraci.....	133
Figura 15	Manutenção do trapiche de acesso a balsa ou barcos de pequeno porte- trapiche Salvaterra.....	134
Figura 16	Ponte de acesso do navio ao porto de Camará.....	135
Figura 17	Trapiche do porto de Icoaraci.....	136
Figura 18	Trapiche de Soure (antes da reforma).....	137

Figura 19	Ponte de acesso entre a embarcação e o trapiche de Soure.....	137
Figura 20	Trapiche de Soure (depois da reforma).....	138
Figura 21	Placa informativa para chegar ao terminal hidroviário de Icoaraci.....	140
Figura 22	Filas que só formam nos terminais de embarque e desembarque- Terminal hidroviário de Belém-Luiz Rebelo Neto.....	141
Figura 23	Infraestrutura interna do Navio Marcos Mateus, mostrando as condições precárias do navio, afirmando a falta de manutenção e comodidade do navio.....	145
Figura 24	Infraestrutura interna do Navio Marcos Mateus, mostrando as condições precárias do navio, afirmando a falta de manutenção e comodidade do navio.....	146
Figura 25	Infraestrutura interna das acomodações de um navio.....	146
Figura 26	Infraestrutura interna do banheiro do navio.....	147
Figura 27	Infraestrutura interna do navio e armazenamento dos coletes salva vidas.....	147
Figura 28	Infraestrutura interna da sala vip do navio.....	148
Figura 29	Momento que mostra a maneira que os usuários se acomodam no navio, indo de Belém para Soure, com viagem de quase 4h de duração.....	149
Figura 30	Momento que mostra a maneira que os usuários se acomodam no navio, indo de Belém para Soure, com viagem de quase 4h de duração.....	149
Figura 31	Acesso no porto de Camará ao transporte rodoviário.....	151
Figura 32	Passageiros pulando da embarcação na hora do desembarque no porto Camará.....	154
Figura 33	Lancha Tapajós desembarcando diretamente em Soure.....	157

Figura 34	Lancha Tapajós com desembarque diretamente em Soure.....	158
Figura 35	Infraestrutura interna da lancha Tapajós com desembarque diretamente em Soure.....	158
Figura 36	Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”.....	163
Figura 37	Infraestrutura interna do banheiro-lancha “Campeã 5”.....	163
Figura 38	Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”.....	164
Figura 39	Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”.....	164
Figura 40	Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”.....	165

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Ações do projeto de melhoria fluvial e terrestre - Plano Ver-o-Pará.....	24
Quadro 2	Esquematização dos entrevistados e onde ocorreu as entrevistas.....	48
Quadro 3	Detalhamento das viagens de ida e volta à Soure.....	51
Quadro 4	Planos hidroviários.....	59
Quadro 5	Relação entre o desenvolvimento dos transportes e do turismo.....	86
Quadro 6	Elementos que compõe os serviços de transporte.....	91
Quadro 7	Vantagens e desvantagens dos modais de transportes.....	92
Quadro 8	Etapas do planejamento intersetorial entre o turismo e o serviço de transportes.....	190

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
AMPOC	Associação dos Moradores do Povo do Céu
APA	Área de Proteção Ambiental de Uso Sustentável
ARCON	Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos
ASMUPESQ	Associação das Mulheres do Pesqueiro
CDP	Companhia das Docas do Pará
CPAOR	Capitania dos Portos/Belém
CPH	Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
ENASA	Empresa de Navegação da Amazônia S/A
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração de Política de Transporte
IDEFLOR-bio	Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Estado do Pará
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDESP	Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará
NAEA	Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
PEQTur	Programa Estadual de Qualificação Profissional do Turismo/PA
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
SEMA	Secretaria Estadual do Meio Ambiente
SETRAN	Secretaria Municipal de Trânsito
SETUR	Secretaria de Estado de Turismo do Pará
TBC	Turismo de Base Comunitária
UFPA	Universidade Federal do Pará



## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	17
2	TRAJETÓRIA METODOLÓGICA.....	33
3	A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO NO BRASIL E SUAS INTERFERÊNCIAS NA AMAZÔNIA.....	55
3.1	O papel do Planejamento Participativo no Setor de Transporte.....	60
3.2	Transporte Fluviomarítimo e seu papel na Região Amazônica.....	68
4	TURISMO, TRANSPORTE E INTERDEPENDÊNCIA.....	82
4.1	Interdependência entre o turismo e o serviço de transporte.....	85
5	CARACTERIZAÇÃO DO LOCUS DA PESQUISA: ARQUIPÉLAGO DO MARAJÓ – SOURE.....	97
6	TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO E TURISMO: UM ESTUDO SOBRE O DESLOCAMENTO PARA SOURE.....	110
6.1	A Construção de Redes de Relações para as Políticas de Transportes Articuladas ao Turismo em Soure.....	111
6.2	O Deslocamento dentro de Soure e sua influência no Desenvolvimento da Atividade Turística.....	181
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	193
	REFERÊNCIAS.....	200
	APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA: AGÊNCIA DE TURISMO.....	208
	APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA: ASSOCIAÇÕES.....	210
	APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTA: USUÁRIOS (MORADORES LOCAIS).....	212
	APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA: USUÁRIOS (TURISTAS).....	213
	APÊNDICE E – ROTEIRO DE ENTREVISTA: EMPRESAS PRIVADAS DE TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO.....	214
	APÊNDICE F – ROTEIRO DE ENTREVISTA: SECRETARIA DE TURISMO..	216
	APÊNDICE G – ROTEIRO DE ENTREVISTA: AGÊNCIA DE REGULAÇÃO E CONTROLE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS (ARCON).....	218
	APÊNDICE H – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE.....	220
	ANEXO A – REGISTRO DE OCORRÊNCIA / SUGESTÕES (ARCON).....	222
	ANEXO B – REGISTRO DE OCORRÊNCIA/ SUGESTÕES / RECLAMAÇÕES / ELOGIOS (EMPRESA MASTER MOTORS).....	223

## 1 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<sup>1</sup> possui características que o torna importante, não só para a sociedade que usufrui, como também para a economia local. Por meio do transporte, acontece a relação da economia própria de uma localidade com as outras economias, causando a circulação social por meio do acesso a lugares diferentes, pela simples curiosidade de conhecer e conviver com as diferenças culturais existentes, assim como a circulação econômica e o acesso aos serviços dos municípios.

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<sup>2</sup>, 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 como um destino turístico apto a contribuir para o desenvolvimento local.

O turismo, por sua vez, assume nessa análise, uma dimensão que transcende ao conceito simplista, no qual o mesmo era considerado apenas em seu viés econômico. A atual concepção engloba e enfatiza a relevância social, como um elemento de integração das regiões com suas diferentes culturas, sendo capaz de gerar melhorias significativas, dependendo da forma como este for proporcionado, sem degradação dos recursos naturais de uma determinada localidade.

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

---

<sup>1</sup>São as várias modalidades de locomoção por meio do transporte, sendo eles: ferroviários, rodoviários, hidroviários e aeroviários.

<sup>2</sup>São os diversos serviços utilizados pela atividade turística como, por exemplo, transporte, hotéis, entre outros.

tentativa de minimizar ou sanar suas interferências nos ecossistemas e no meio social. 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.

O desenvolvimento econômico local pode ser definido como um processo de crescimento e mudança estrutural que ocorre e, razão da 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).

Para tanto, percebe-se que essa nova conjuntura influencia nas noções de políticas de desenvolvimento local, em que a sua abordagem pauta-se 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<sup>3</sup>, como padrões “perfeitos” para se chegar ao desenvolvimento.

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.

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 que são necessários para a população residente. Essa articulação pode refletir, de forma positiva, no desenvolvimento do turismo.

---

<sup>3</sup>“A globalização é um processo vinculado ao território, não apenas porque envolve nações e países, mas, sobretudo, porque a dinâmica econômica e o ajuste produtivo dependem das decisões sobre investimentos e localização tomadas pelos atores econômicos, sendo também uma função dos fatores de atração de cada 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).

O turismo chega à Amazônia com o mesmo enfoque que chegou aos diversos lugares do mundo, como um possível mecanismo de desenvolvimento local. Deve-se destacar, ainda para que se tenham maiores chances desta atividade acontecer de forma favorável, que este deve estar pautado na ideia de complementaridade com as atividades produtivas já existentes na localidade.

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).

Na Amazônia, as rotas fluviais são fundamentais para que ocorra a locomoção, principalmente pelas suas características naturais. Pires e Assis (2011) relatam que a região Amazônica ocupa mais da metade da superfície do Brasil e abriga a maior bacia hidrográfica do planeta, a qual está localizada em uma região de planície e tem, aproximadamente, 4 milhões de km<sup>2</sup> e 23 mil km<sup>2</sup> de rios navegáveis em território brasileiro. A navegação fluviomarítima é aquela:

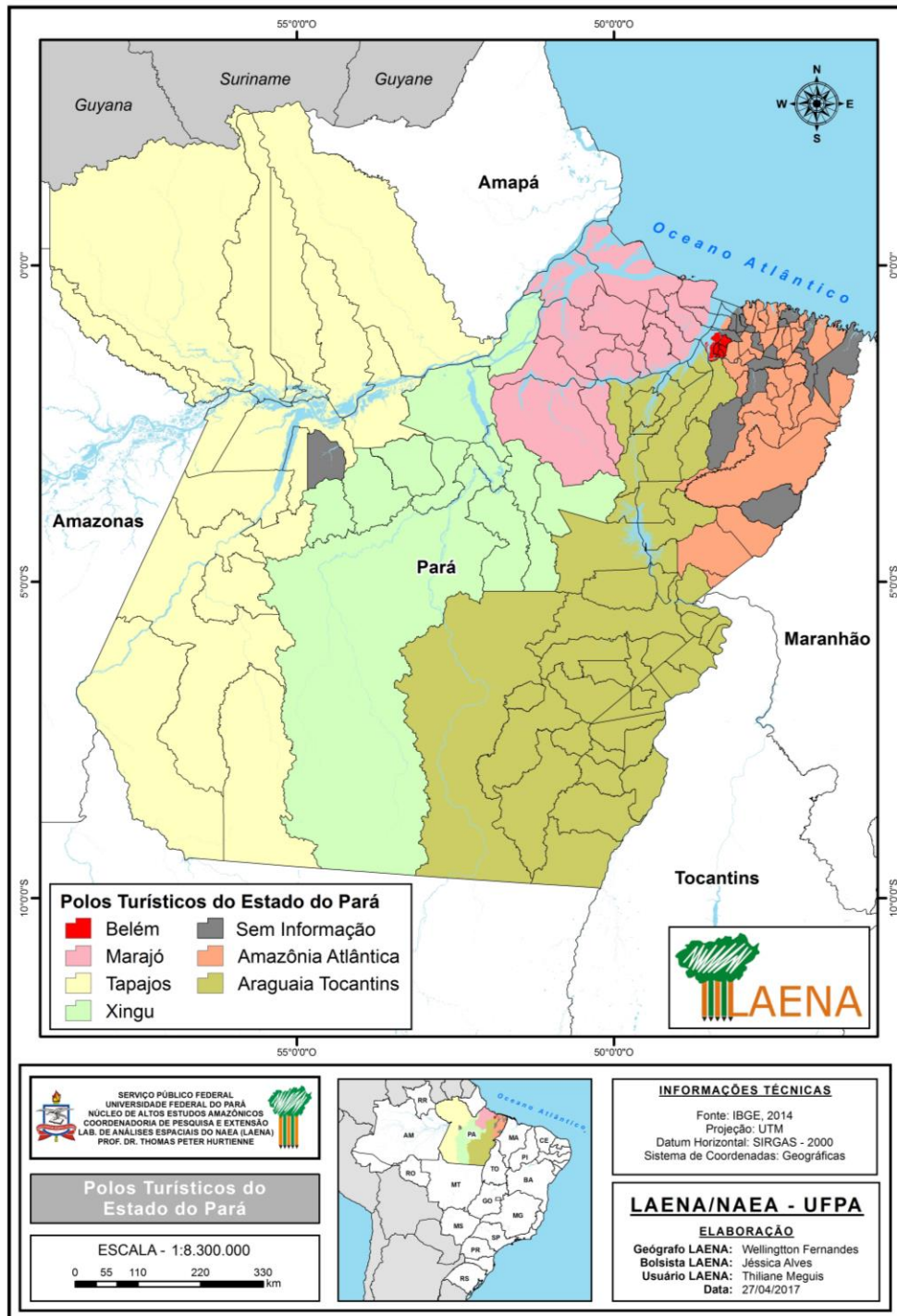
[...] realizada em hidrovias interiores em percurso nacional ou internacional, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas, por embarcações classificadas ou certificadas exclusivamente para esta modalidade de navegação (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2013, p. 176).

O Pará é um dos Estados que compõe a Amazônia brasileira<sup>4</sup>, tendo como características as suas margens fluviais, que são observadas como áreas de influência para a locomoção e para as atividades econômicas. Nesse sentido, surge a necessidade de entender a sua configuração e os modos de utilização dos recursos hídricos associados ao desenvolvimento local.

---

<sup>4</sup>Estados que compõem a Amazônia Brasileira: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, Maranhão e Goiás.

**Ilustração 1 – Divisão do Estado do Pará em polos turísticos**



**Fonte:** Lab. Análises Espaciais do NAEA (LAENA) – Prof. Dr. Thomas Peter Hurtienne (2017).

O turismo, é implementado na Amazônia como uma atividade com potencial significativo para o desenvolvimento local, no entanto, por suas características, diversos fatores devem ser levados em consideração, para que de fato a região venha se beneficiar da atividade turística. Para tanto, o programa de municipalização visa o envolvimento da população, nas ações realizadas no próprio Município, dentro do programa existe o Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará, que foi elaborado pela empresa TRH<sup>5</sup> a mesma sugeriu em 2001, que o Estado do Pará fosse metodologicamente dividido em seis polos de atração turística, sendo eles: Belém, Marajó, Tapajós, Araguaia-Tocantins, Xingu e Amazônia Atlântica. Estes polos foram criados com o intuito de incentivar o crescimento do turismo de forma mais equilibrada entre as regiões (NÓBREGA, 2008).

O polo Marajó, objeto dessa pesquisa, é considerado a maior ilha fluviomarítima do mundo, cercada por rios de um lado e pelo mar do outro. Ganha ênfase pela sua cultura marajoara, paisagem com praias e igarapés, reconhecida “[...] pela diversidade biológica e cultural” (MARIN *et al.*, 2015), sendo considerada uma região com atrativos naturais que aguçam a curiosidade dos visitantes. Destaca-se também que a principal forma de acesso à ilha ou arquipélago acontece por meio da navegação fluviomarítimo. O arquipélago do Marajó é composto por vários municípios, sendo eles, Cachoeira do Arari, Chaves, Muaná, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Afuá, Anajás, Breves, Currealinho, São Sebastião da Boa Vista e Soure.

Alguns objetivos da Política de Turismo do Governo do Pará serão destacados, como por exemplo, o Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR). Este programa tem como objetivo geral contribuir com o aumento de emprego formal e os objetivos específicos são: fortalecer o turismo e promover o incremento do gasto turístico, por meio de investimentos direcionados ao Ecoturismo. Conforme a Secretaria de Estado de Turismo do Pará (SETUR) o mesmo é composto por características naturais que o fazem um lugar propício ao

---

<sup>5</sup>“THR é uma empresa dedicada especificamente às questões turísticas. Foi fundada em 1985, por Eulogio Bordas na cidade de Barcelona, Espanha (NÓBREGA, 2012, p. 151).

turismo rural, ao ecoturismo, turismo de sol e praia e de pesca esportiva, que são os segmentos prioritários da Política de Turismo do Governo do Pará.

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.

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. A aeronave que é disponibilizada para o trajeto tem capacidade para 9 passageiros, a viagem dura em torno de 20 min e os horários das viagens são determinados pela demanda e consultas com a empresa *Bonna Viagens*. O preço da passagem de ida custa R\$ 165,00 (cento e sessenta e cinco reais), ida e volta custa R\$ 330,00 (trezentos e trinta reais), o que influenciou diretamente na sua suspensão por falta de demanda.

Vale lembrar que 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.

[...] 87 km de Belém em linha reta, e 94 km em linha fluvial. O município possui uma área de 3.051 km<sup>2</sup>, sendo limitado ao norte com o Oceano Atlântico, ao sul com o município de Salvaterra, ao leste com a Baía do Marajó e ao oeste com os municípios de Cachoeira do Ararí e Chaves (MENEZES *et al*, 2009, p. 115).

A elaboração de iniciativas que visem sanar os problemas de acesso ao município pela população local e pelos turistas é necessária para que a região possa se desenvolver social, política, ambiental e economicamente. No que tange à atividade turística, algumas tentativas já estão sendo planejadas pelo Estado do Pará, dentre elas, pode-se destacar o plano Ver-o-Pará, que é um planejamento

estratégico para sustentar o trabalho do setor como política pública capaz de gerar desenvolvimento com sustentabilidade e justiça social, tendo como projeção o período de 2012 a 2020. O plano tem como pressuposto ser um instrumento fundamental e importante no conjunto de ações que se destinam a elevar a qualidade de vida e reduzir as desigualdades entre as regiões. Objetivando promover o turismo, o desenvolvimento e o fomento de novos produtos turísticos, assim como o fortalecimento das políticas públicas (PLANO VER-O-PARÁ, 2012).

Alguns programas dentro do plano Ver-o-Pará podem ser destacados, para que se possa entender qual a visão do Estado para consolidar o turismo e tentar minimizar os problemas com relação ao acesso, influenciando o desenvolvimento de Soure. O polo Marajó tem prioridade de investimentos pelo PRODETUR-PA, onde o Ministério do Turismo (Mtur) coordena uma série de ações, iniciativas de âmbito regional, estadual e municipal, objetivando contribuir para o fortalecimento da Política Nacional de Turismo<sup>6</sup>, bem como consolidar a gestão turística cooperativa e descentralizada local.

Destaca-se também, em âmbito estadual, o Programa Estadual de Qualificação Profissional do Turismo (PEQTur/PA), que tem por objetivo qualificar as pessoas nos segmentos de alimentos e bebidas, receptivo, meios de hospedagem, transporte, artesanato, entre outros, por meio do diálogo com todos os atores envolvidos da cadeia produtiva do turismo no Estado, embasado por ações que possam sensibilizar para a prática do turismo local.

No plano Ver-o-Pará observa-se alguns processos, dentre eles: o levantamento da situação atual do turismo na região; a situação do Pará no mercado; a situação da oferta turística do Pará; a opinião interna; a opinião externa; a política turística; a situação do transporte fluviomarítimo, dentre outros. No referido plano, visualiza-se a relevância com relação às características da região e a falta de investimentos no setor de transporte:

---

<sup>6</sup>Conforme o art 1 da Lei nº 11.771, de 17 de Setembro de 2008, a Política Nacional visa definir as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico e disciplina a prestação de serviços turísticos, o cadastro, a classificação e a fiscalização dos prestadores de serviços turísticos (BRASIL, 2008).



No Pará, o rio Amazonas constitui-se a via principal do transporte fluvial, com navios regulares entre Belém e Manaus, passando por Santarém e com conexão para Macapá; os rios Tocantins, Tapajós, Trombetas, Jari e Guamá como vias secundárias de ligação intrarregional; além de vias menores, mas de importância vital na maioria dos municípios paraenses. O transporte fluvial é considerado o mais eficiente em termos ambiental e o mais competitivo na comparação dos custos (relação tonelada transportada x km percorridos). No entanto, mesmo com todas as mudanças tecnológicas e dos materiais utilizados na fabricação de barcos, a indústria náutica amazônica se mantém praticamente inalterada, a única modificação expressiva ao longo de mais de 500 anos foi a introdução do vapor em fins do século XIX (PLANO VER-O-PARÁ, 2012, p. 34).

Destaca-se também, o projeto de melhoria de acessibilidade fluviomarítimo e terrestre-polo Marajó, no qual as ações deveriam acontecer no ano de 2012, seguindo o seguinte cronograma quadro 1:

**Quadro 1** – Ações do projeto de melhoria fluvial e terrestre- Plano Ver-O-Pará.

PROGRAMA	AÇÃO	OBRAS	CONCLUSÃO
Melhoria da acessibilidade hidroviária	Reforma/ ampliação ou revitalização: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trapiches,</li> <li>• Portos</li> <li>• Terminais de embarque e desembarque de passageiros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal hidroviário de Belém Luiz Rebelo Neto;</li> <li>• Porto Camará;</li> <li>• Trapiche de Soure.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concluído;</li> <li>• Não foi concluído;</li> <li>• Parcialmente concluído.</li> </ul>
Melhoria da acessibilidade rodoviária	Revitalização e pavimentação de estradas intermunicipais e de acesso a atrativos turísticos	PA 154 liga os municípios de Salvaterra, Soure e Cachoeira do Arari	Concluído

**Fonte:** Silva; Mercês, 2016 (Adaptado pela autora).

Percebe-se a formulação de iniciativas para a melhoria da locomoção na região, tanto no que condiz com o transporte fluvial como o rodoviário. Entretanto, na pesquisa executada por Silva e Mercês (2016), pode-se evidenciar que as duas ações destacadas no quadro 1, foram parcialmente realizadas. A única que, de fato, foi executada foi a revitalização do terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto. O objetivo do quadro 1 foi de mostrar algumas das iniciativas do Plano estratégico planejado pelo Governo para a melhoria do transporte para a região do Marajó e

essas ações serão melhor analisadas na sessão 6.1, que traz para o debate a análise dos dados coletados.

Portanto, a intersetorialidade<sup>7</sup>, 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 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 (SILVA; MERCÊS, 2016, p. 416).

O serviço de transporte e de turismo se constitui como dois serviços que dependem um do outro para se consolidar. A interdependência do turismo com os diversos setores, especialmente o de transporte, é necessária para que Soure se consolide enquanto uma localidade turística. Para que o turista possa alcançar o seu destino ele precisa utilizar um meio ou diversos meios de transportes, além da necessidade da utilização do transporte dentro do destino final, sendo assim, o turismo não existe sem o transporte (PALHARES, 2002).

Outra questão relevante é a necessidade de oferta de vários modais, 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).

---

<sup>7</sup>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).

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 que estão localizados 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).

Outra questão que deve ser enfatizada é 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).

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.

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).

Lohamann e Castro (2013, p. 5) explicam o transporte turístico como:

[...] atividade-meio compreendida por uma série de atributos que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários ou secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário.

Deve-se levar em consideração as dimensões territoriais do arquipélago do Marajó, além das características geográficas da região, assim como os problemas de acessibilidade no que diz respeito ao transporte e à prática da atividade turística, para assim, criar projetos com o objetivo de melhorar a infraestrutura local, principalmente no caso de Belém e Soure, onde se observa tanto uma baixa qualidade do transporte, quanto uma situação inadequada de integração territorial, oferta de rotas e horários, tempo de deslocamento, qualidade, conforto e segurança (PARÁ, 2012). Isso afeta a população e também se reflete, diretamente, no turismo.

A população marajoara situa-se em condições geograficamente desfavoráveis, já que normalmente o acesso mais comum ao seu território se faz por meio de embarcações (navios, barcos, balsas, canoas) e, com raras exceções, por transporte aéreo. A localização geográfica da ilha desencadeia vários prejuízos, inicialmente econômicos e, conseqüentemente sociais e educacionais (MENEZES *et al*, 2009, p. 115).

As características naturais, a diversidade cultural, social, ambiental, política e econômica da região possibilitam motivações para análises sobre os diversos campos do conhecimento, além da relação do ser humano com os aspectos ambientais (nesse caso, o rio) seja para a locomoção ou para a atividade econômica como, por exemplo, para a pesca (MARIN *et al*, 2015).

A partir dessas reflexões, o estudo em questão tem como problema de pesquisa, a seguinte indagação: Como o cenário do transporte no Marajó tem influenciado no processo de desenvolvimento turístico local de Soure-PA?

Essa temática instiga pelas várias viagens realizadas ao município de Soure e que possibilitaram conhecer os aspectos que condizem ao turismo e ao acesso

local, por meio da utilização do transporte fluviomarítimo. Em função disso, a pesquisa toma certo significado, por poder trazer elementos importantes para se discutir a questão do transporte no turismo e sua influência na vida dos usuários, podendo trazer subsídios para novas pesquisas, com novos enfoques. Sendo possível, por meio dos resultados desse trabalho, a partir dos estudos aqui analisados e levantados que, posteriormente, possam chegar aos órgãos públicos e se transformar, em discussões acadêmicas em congressos que debatam esse tema, chegando à sociedade e ao próprio poder público para que sejam capazes de contribuir com a melhoria desses serviços.

Para o problema levantado, são sugeridas duas hipóteses: I) Em função do transporte fluviomarítimo ser um dos serviços necessários para a atividade turística, a falta de qualidade do mesmo e do diálogo entre o setor público e a iniciativa privada dificulta o desenvolvimento local e o turismo em Soure; II) Apesar dos agentes dinamizadores do turismo (Agências de Turismo; Associações e a SETUR-Secretaria de Estado de Turismo) reconhecerem que ocorreram esforços para a melhoria do transporte fluviomarítimo para Soure nos anos 2000 a 2017, tais melhorias ainda não condizem com a qualidade necessária ao fluxo contínuo dos moradores e dos turistas.

Nesse sentido, este estudo teve como objetivo principal: Analisar como o cenário do transporte no Marajó tem influenciado no processo de desenvolvimento turístico local de Soure-PA.

E como objetivos específicos: Analisar a visão dos agentes dinamizadores da atividade turística sobre o transporte fluviomarítimo; Analisar a percepção dos usuários sobre o transporte fluviomarítimo para Soure; Identificar as iniciativas do setor público, privado e da sociedade civil para a viabilização do turismo e do transporte fluviomarítimo; entender como ocorre o deslocamento dentro de Soure.

A pesquisa foi desenvolvida no contexto das redes, pois estas vêm sendo um meio de análise muito usado para entender as diversas concepções, devido a sua capacidade de compreender a articulação entre os agentes. Portanto, a sociedade, assim como os meios de transportes, organizam-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.

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.

A descentralização dos debates e das decisões assume papel relevante, pois constitui uma possibilidade de a sociedade participar de debates que visem potencializar a conscientização dos seus direitos e deveres sociais, possibilitando a aquisição da autonomia individual e também da consciência coletiva necessária para a superação da dependência social e política dos usuários dos serviços de transportes. Permite também que os mesmos possam decidir junto ao poder público e privado sobre as oportunidades de criação de possíveis soluções para os problemas vivenciados diariamente no transporte fluviomarítimo, ou seja, é “a nova repartição da sedução democrática que humaniza a nação, ventila os poderes, aproxima as instâncias de decisão dos cidadãos, redistribui dignidade às periferias” (LIPOVESTSKY, 2005, p. 9).

A rede surge como uma possibilidade que tem como objetivo permitir a elaboração de diferentes concepções para solucionar um problema comum. 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).

Este estudo, portanto, 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.

Para um melhor desenvolvimento da temática procurou-se, primeiramente, estudar os conceitos principais para a análise, considerando, que os fenômenos ocorrem em diversas escalas (políticas, sociais, culturais e econômicas). Nesse sentido, estudar Soure exigiu que as singularidades fossem observadas, e as generalizações fossem realizadas com cautela.

A fim de chegar às respostas aos problemas dessa análise, apresentou-se na primeira sessão a trajetória metodológica desenvolvida para a realização da presente pesquisa. Nesta, discute-se o surgimento da sociedade em rede enquanto um método de estudo e a influência do desenvolvimento das novas tecnologias para a contribuição na evolução dos serviços de transportes, com base em Castells (2002).

Na segunda sessão, realizou-se uma retomada histórica do processo de evolução do transporte fluviomarítimo, a qual foi fundamental para compreender as dinâmicas do transporte atualmente. A proposta foi destacar a breve análise histórica e conceitual sobre o setor de transportes no Brasil, que foi influenciado a partir de elementos históricos globais. Compreende-se, assim que o planejamento e as políticas de transportes são essenciais para o desenvolvimento social, político e cultural, de uma determinada localidade, sobretudo na região amazônica e mais especificamente em Soure.

Na terceira sessão, abordou-se o conceito de turismo e a relação direta que a atividade possui com outros serviços, destacando o serviço de transporte e os elementos que o compõe. Foi incorporado para a análise, um esquema do transporte aplicado ao turismo, para assim ser possível compreender a relação de interdependência assumida por sua articulação. Evidenciou-se, portanto, a relação teórica entre o desenvolvimento dos transportes e do turismo, além de ter sido enfatizado que o transporte é um componente fundamental para o deslocamento, se constituindo como elemento necessário para o desenvolvimento da prática do

turismo. Portanto, torna-se imprescindível a compreensão das suas particularidades, sua correlação e suas formas de integração.

Na quarta sessão, apresentou-se a caracterização da área a fim de se entender histórica e conceitualmente as interfaces que existem em Soure, seja com relação ao transporte para a região, seja por sua formação cultural, política, geográfica e econômica, a fim de compreender a relevância do estudo ter se concentrado na região do Marajó, especificamente no município de Soure. Considerou-se essencial conhecer a importância do transporte fluviomarítimo para o deslocamento e os conflitos políticos que existem dentro da localidade, os quais influenciam diretamente nas políticas públicas direcionadas para a região.

A quinta e última sessão visou debater a compreensão de como ocorre a articulação do transporte fluviomarítimo em Soure e a sua influência na vida dos cidadãos locais e no desenvolvimento do turismo para a região. Entendeu-se que o diálogo entre os três setores, o público, o privado e a sociedade civil organizada, é fundamental para que, de fato, ocorra a relação dos dois serviços de maneira planejada, beneficiando tanto a sociedade quanto a atividade turística.

Por fim as considerações finais trouxeram reflexões sobre as observações e análises realizadas em Soure, para compreender as implicações que o transporte fluviomarítimo desempenha no desenvolvimento do turismo e como estes dois elementos se relacionam, possibilitando uma visão mais complexa da realidade. Tendo o planejamento intersetorial entre o turismo e o transporte, como mecanismo competente de minimizar alguns problemas ressaltados pelos entrevistados, além direcionar para a implementação de ações capazes de refletir a realidade de Soure.

Conclui-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.

## 2 TRAJETÓRIA METODOLÓGICA

Para contribuir com o caminho percorrido na investigação dos objetivos e problemas propostos nesse estudo, utilizou-se a abordagem interdisciplinar. Surgindo como uma epistemologia capaz de restaurar as significações do conhecimento, ou seja, uma maneira de conscientizar os limites de cada especificidade, acolhendo as contribuições de outras disciplinas, como uma exigência para se entender a realidade a ser analisada.

[...] a característica central da interdisciplinaridade consiste no fato de que ela incorpora os resultados de várias disciplinas, tomando-lhes de empréstimo esquemas conceituais de análise a fim de fazê-los integrar, depois de havê-los comparado e julgado (JAPIASSÚ, 1976, p. 32).

O método interdisciplinar é importante para abordagens que pretendam estudar uma determinada região, com sua própria formação de ideias, culturas e histórias singulares, objetivando que o entendimento sobre a realidade local ocorra de forma que não venha a divergir com as suas características específicas. O método é capaz de relacionar os diversos estudos que foram produzidos pelas inúmeras áreas do conhecimento.

Pretendeu-se utilizar também como teoria, a apresentada por Germano (2011, p. 16), que propõe que o diálogo entre as diferentes disciplinas sejam percebidas como “vasos comunicantes”, para compreender a atual condição humana, e as questões sociais que são nitidamente visualizadas nas realidades vividas, e que podem ser entendidas a partir das diversas áreas do conhecimento.

Feyerabend (2007) parte do princípio de não existir uma única teoria digna de interesse que esteja em harmonia com todos os fatos conhecidos que se situam em seu domínio. As ideias e interpretações dos fatos e dos problemas são capazes de acontecer a partir da ampliação do conteúdo empírico, para que ocorra a introdução de concepções novas, já que nenhuma concepção é definitiva.

Com a abordagem interdisciplinar foi possível embasar o trabalho em diversas concepções de diversas áreas do conhecimento (Geografia, Turismo, Transportes, Economia, entre outros), que foram capazes de entender a evolução

dos transportes tanto para o desenvolvimento social, cultural e político de uma localidade, como para o desenvolvimento econômico, destacando a sua interdependência com o turismo.

A metodologia de pesquisa teve como base a análise qualitativa, que objetiva identificar as variáveis que serão explicadas pelos resultados e dados descritivos mediante contato direto e interativo da pesquisadora com a situação, por meio de entrevistas direcionadas aos agentes relacionados ao objeto de estudo. Segundo Maanen (1979, p. 520), a análise qualitativa “tem por objetivo traduzir e expressar o sentido dos fenômenos do mundo social; trata-se de reduzir a distância entre indicador e indicado, entre teoria e dados, entre contexto e ação”.

Embasada na análise qualitativa, ocorreu a identificação das variáveis, relacionadas ao transporte e ao turismo em Soure, e os resultados da análise possibilitaram descrever a realidade mediante contato direto e interativo da pesquisadora com a realidade, por meio das entrevistas direcionadas aos agentes relacionados ao objeto de estudo, ou seja, a pesquisa “se aprofunda no mundo dos significados [...]” (MINAYO, 2012, p. 22).

A análise qualitativa também é 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).

Além do olhar interdisciplinar sobre a conexão das várias leituras de diversas áreas do conhecimento, a análise da pesquisa de campo se embasou na metodologia da construção da sociedade em redes (CASTELLS, 2002), para explicar a construção da sociedade em redes. Baseada nessa perspectiva do entendimento de redes, essa pesquisa se ancorou numa tentativa de pensar a relação do transporte e do turismo como 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 diversidade cultural, e as transformações estruturais que ocorrem nas sociedades compõem um mecanismo de inclusão e exclusão social, a partir das mudanças e transformações tecnológicas e econômicas, as quais interferem decisivamente na sociedade e na criação de um sistema que se interliga, ou seja, a organização da sociedade em rede, que se constitui em um “[...] paradigma econômico-tecnológico da informação se traduz, não apenas em novas práticas sociais, mas em alterações da própria vivência do espaço e do tempo como parâmetros da experiência social” (CASTELLS, 2002, p. 36-37).

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 conexidade – 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).

É inseparável a existência das redes, da questão de poder, pois a divisão social do trabalho conferiu a alguns atores um papel privilegiado na organização do espaço, “[...] a própria estrutura do espaço constitui uma condição fundamental ao exercício do *poder* e à natureza local ou regional desse poder” (SANTOS, 2008, p. 271).

Conforme Castells (2002), as sociedades são construídas por relações historicamente determinadas, de produção, de experiência e de poder. A produção está ligada a apropriação da natureza pela sociedade com o objetivo de transformá-la em um objetivo final, obtendo um produto, ou seja, consumindo. A experiência é a ação do ser humano sobre si próprio, a cultura e a identidade biológica são o que vão definir a experiência, a partir das necessidades e desejos individuais.

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).

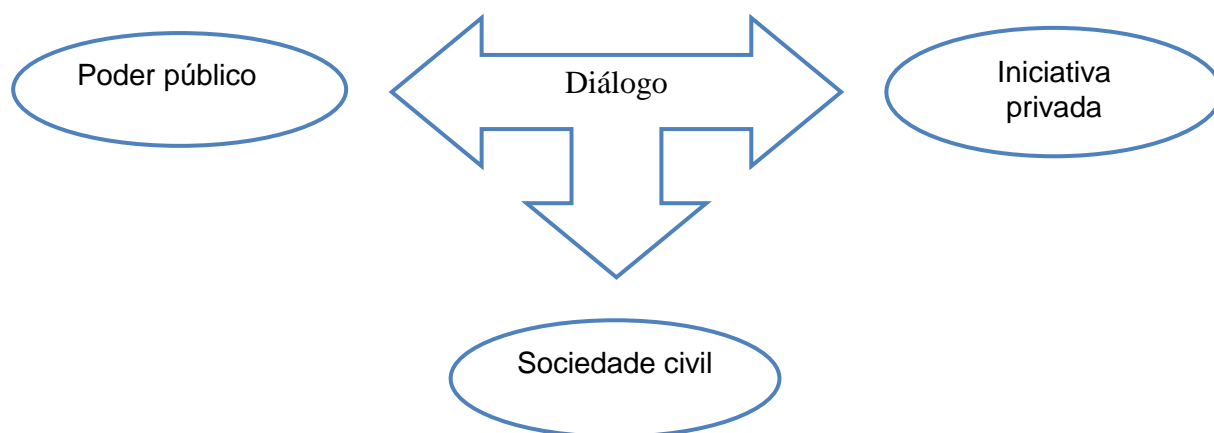
O poder é a relação entre os sujeitos que impõem sobre outros os seus interesses particulares, as quais se sobressaem aos interesses coletivos pelo emprego da violência física ou simbólica, dessa forma, “As instituições sociais são constituídas para impor o cumprimento das relações de poder existentes 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 necessário a participação de todos 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 2.

**Ilustração 2** – Esquema para ilustrar a constituição de uma rede de diálogos entre as três esferas.



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

A organização da sociedade em redes constitui, assim, uma alternativa para o desenvolvimento social, no qual cada ator que está envolvido no processo social é capaz de produzir mudanças tanto nas condições materiais de existência, como na construção subjetiva da realidade. Nesse contexto, a rede surge como uma

possibilidade de intervenção, e com a participação de cada ator, cria uma visão intersetorial dos problemas coletivos, que afetam a população, tornando mais eficaz a gestão que se caracteriza por articular instituições, sejam elas públicas ou privadas, e pessoas, para definir projetos (JUNQUEIRA; CORÁ, 2012).

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.

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.

Quando a Rede desliga o Ser, o Ser, individual ou coletivo constrói seu significado sem a referência instrumental global: o processo de desconexão torna-se recíproco após a recusa, pelos excluídos, da lógica unilateral de dominação estrutural e exclusão social (CASTELLS, 2002, p. 60).

A formação de uma rede pode ser um elemento essencial e importante para as sociedades e para o desenvolvimento das mesmas, no entanto, ela pode ser um fator de exclusão se o poder e as relações individuais prevalecerem 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 em um contexto amplo.

Principalmente quando os serviços essenciais ficam a mercê do mercado, contribuindo diretamente para que as desigualdades sociais aumentem. Por isso é 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 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.

Outro fator que deve ser destacado nesse processo de entendimento da constituição de uma sociedade em rede é o meio informacional, que deve estar constituído com uma capacidade de gerar, processar e aplicar a informação baseada no conhecimento. Para Castells (2002) a informação e o conhecimento são dois fatores preponderantes no desenvolvimento econômico, social, político e cultural de uma localidade.

Uma visão atual das redes envolve o conhecimento da idade dos objetos (considerada aqui a idade “mundial” da respectiva técnica) e de sua longevidade (a idade local do seu respectivo objeto), e, também, da quantidade e da distribuição desses objetos, do uso que lhes é dado, das relações que tais objetos mantêm com outros fora da área considerada, das modalidades de controle e regulação do seu funcionamento (SANTOS, 2008, p. 263).

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.

Mas as verdadeiras unidades de comércio não são países, porém empresas, e redes de empresas. Isso não significa que as empresas atuem mundialmente. Mas quer dizer que a meta estratégica das empresas, grandes e pequenas, é comercializar onde for possível em todo o mundo, tanto diretamente como através de suas conexões com redes que operam no mercado mundial. E, de fato, em grande parte graças às novas tecnologias de comunicação e dos transportes, existem canais e oportunidades para negócios em todo o lugar (CASTELLS, 2002, p. 156).



As redes de empresas são de extrema preponderância no processo de globalização. Vale ressaltar que os governos possuem como características a atuação, como instituição pública, em restringir ou apoiar essas empresas, que em sua maioria representam os seus próprios interesses e não estão de acordo com os interesses dos governos locais. Essas empresas estão distribuídas pelo planeta de forma desigual (CASTELLS, 2002).

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.

Não se deve esquecer que a sociedade, esteja ela configurada ou não em uma sociedade em rede, possui a sua base capitalista, o que influencia decisivamente os interesses e os objetivos que serão elencados como fundamentais. As transformações sociais na configuração das sociedades em redes estão além das relações técnicas de produção, afetam decisivamente a cultura e o poder (CASTELLS, 2002).

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.

Portanto, as redes podem ser entendidas como um processo que, inicialmente, se constituiu em uma escala global, mas que foi se modificando localmente. Podendo organizar ou desorganizar uma determinada localidade, no sentido de serem capazes de integrar e desintegrar, pois é estável e dinâmica, fazendo com que a realidade entendida em um conjunto revele a mistura de realidades, a superposição de regiões, e tudo isso dependerá de como os detentores do poder organizarão a sua sociedade em um contexto das redes.

A partir das redes, o capital passa a se expandir com investimentos em todos os setores da economia, como por exemplo, turismo, transportes, saúde,

educação, entre outros. Portanto, a informação representa um dos principais componentes da organização social. Os fluxos constituídos de imagens, mensagens e relações entre as diferentes redes compõem o encadeamento da estrutura social, formando uma cultura de integração e organização social.

As transformações tecnológicas influenciaram as mudanças que ocorreram na sociedade. Um exemplo que pode ser ressaltado é a eletricidade que modificou os meios de transportes, os telégrafos, a iluminação, entre outros, que foram fundamentais para o deslocamento e o desenvolvimento econômico, cultural e político de uma sociedade, regiões e países, modificando as interações sociais e organizacionais (CASTELLS, 2002).

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. Deve 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 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 (RONÁ, 2002). Conforme Palhares (2002) isso poderá se dar a partir do surgimento, adaptação e desenvolvimento de novas tecnologias que influenciarão na diminuição do tempo de viagem, além de oferecer mais conforto para os viajantes.

Redes de transportes bem conectadas implicam destinos turísticos mais acessíveis e interligados, e, portanto, indutores do desenvolvimento regional e do turismo. Os nós das redes de transportes podem desempenhar várias funções nodais, incluindo origem, destino, *hub*, portão de entrada, escala e funções múltiplas (LOHMANN; CASTRO, 2013, p. 12).

As tecnologias são diversas, essa diversidade possibilita a adaptação de uma série de possibilidades e usos da comunicação que está ou pode estar em toda parte, ao mesmo tempo, entre os diferentes usuários. Cada avanço amplifica os efeitos das tecnologias. Com esses grandes avanços foi possível criar a *internet*

que, conforme Castells (2002, p. 82), é “[...] o mais revolucionário meio tecnológico da Era da Informação”, e que possibilitou o estreitamento da comunicação e avanços nos diversos serviços sociais, como o de transportes.

A infraestrutura de transportes e telecomunicação são essencialmente dois fatores preponderantes para compreender o processo de globalização, 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.

A informática é apontada por Castells (2002) como fator essencial para o funcionamento de uma cadeia mundial que, rapidamente, transporta pessoas e mercadorias, constituída por uma infraestrutura em tecnologias de transportes hidroviários, aeroviários, rodoviários e ferroviários. No entanto, os investimentos nos mesmos não se expandiram de forma igual pelos países.

A concentração de recursos, de ciência e tecnologia, o dinamismo e as riquezas em localidades específicas influenciam a segmentação da população e da economia global que, conseqüentemente, tendem a aumentar a desigualdade e a exclusão social. Os sistemas de transportes e comunicação são capazes de ocasionar a mobilidade fazendo com que as sociedades se comuniquem, se relacionem, se conheçam, e paralelo a isso ocorre a troca de saberes, costumes, e culturas construindo redes de relacionamentos.

A atuação desses serviços como, por exemplo, os de transportes, não são capazes de ser percebida isoladamente. Estes atuam em redes que se interligam e que só foram possíveis a partir do avanço tecnológico, nesse sentido, “É claro que essa capacidade de desenvolvimento em redes só se tornou possível graças aos importantes avanços tanto das telecomunicações quanto das tecnologias de integração [...]” (CASTELLS, 2002, p. 81).

A tecnologia em rede e a difusão da computação foram processos capazes de possibilitar aos usuários acesso a uma série de aparelhos especializados, com finalidades únicas, distribuídos em todos os setores do dia a dia. Como por

exemplo, os serviços que os veículos de transportes públicos disponibilizam, no trabalho, em qualquer atividade que a sociedade exerce. Assim, “A lógica do funcionamento de redes, cujo símbolo é a *internet*, tornou-se aplicável a todos os tipos de atividades, a todos os contextos e a todos os locais que pudessem ser conectados eletronicamente” (CASTELLS, 2002, p. 89).

Especialmente quando os seres humanos se viram estimulados a ampliar os seus horizontes, as tecnologias da comunicação e o desenvolvimento dos transportes são os elementos básicos para que, de fato, ocorresse essa ampliação (RONÁ, 2002). A partir de mudanças sociais, políticas e econômicas, o mundo hoje se tornou um conjunto integrado e interligado, no qual pessoas e mercadorias têm a capacidade de se deslocar, mesmo para locais mais distantes e remotos em questões de algumas horas.

[...] toda infraestrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação (CURIEN, 1988, p. 212).

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 (RONÁ, 2002).

Portanto, 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.

Para o direcionamento dos objetivos dessa pesquisa, a metodologia foi aplicada da seguinte maneira: Levantamento de dados bibliográficos nas Bibliotecas do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA); Biblioteca Central da Universidade Federal do Pará (UFPA), Biblioteca da Fundação Cultural do Estado do Pará - Biblioteca Arthur Vianna, e em outros locais onde foi possível acessar aos dados bibliográficos necessários. O levantamento bibliográfico inicial teve como temas-chave: Transporte Fluviomarítimo e Amazônia; Marajó; Transporte Fluviomarítimo e Turismo; Histórico do Transporte Fluviomarítimo na rota para Soure-PA; Transportes e Turismo; Planejamento Participativo.

Severino (1983) descreve alguns critérios que são necessários para a análise bibliográfica, tornando-se fundamentais para a interpretação e composição do capítulo teórico, sendo eles: delimitação da unidade de leitura, visando entender cada sessão de um determinado texto; análise textual que consiste em fazer leituras com determinados graus de interpretação para tentar entender a visão do autor a respeito do assunto transcrito; análise temática, que visa entender a mensagem que o autor objetiva passar ao leitor, sem o leitor intervir na análise do autor; análise interpretativa, na qual o leitor interpreta de maneira crítica a compreensão do texto; problematização, a qual trata de levantar os problemas proposto para que ocorra uma reflexão pessoal, a partir disso, pode-se fazer a síntese pessoal que consiste na construção lógica de uma redação que os outros passos poderão proporcionar a partir da leitura da bibliografia. No esquema 3 abaixo, entende-se melhor como ocorreu a construção da análise bibliográfica, para a organização da redação desta dissertação.

Para a pesquisa de campo foi utilizada a técnica de entrevistas semiestruturadas, fundamentais para que o pesquisador consiga ficar mais livre para obter respostas, por meio de diálogos com os entrevistados. Para May (2004, p. 148) “Considera-se que esse tipo de entrevistas permite que as pessoas respondam mais nos seus próprios termos do que as entrevistas padronizadas [...]”, sendo assim, foi importante para a obtenção de informações qualitativas sobre o problema proposto.

Essa técnica possibilitou a inserção de novas perguntas no roteiro de entrevistas, a partir das respostas que foram adquiridas nas entrevistas. Pode-se compreender melhor a realidade observada e as dinâmicas que ocorrem em Soure e que são fundamentais para entender a locomoção por meio do serviço de transporte e a prática da atividade turística.

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).

As entrevistas aconteceram com os agentes que utilizam o transporte fluviomarítimo:

- a) os moradores locais e os turistas;
- b) as agências de turismo: Ilha Bela e Sacafi Turismo;
- c) duas associações locais que atuam na ilha, sendo elas: Associação dos Moradores do Povo do Céu (AMPOC) e Associação das Mulheres do Pesqueiro (ASMUPESQ);
- d) Secretaria de Estado de Turismo (SETUR);
- e) 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);
- f) as empresas privadas de transporte fluviomarítimo: Arapari Navegação Ltda. e *Master Motors* visando obter informações sobre o turismo e o transporte fluviomarítimo.

O critério de escolha das agências foi o de maior fluxo de viagens efetuadas pelas mesmas, além de trabalharem há mais tempo na região, possuindo representatividade. No caso das associações, o critério de escolha foi basicamente o mesmo, por estarem trabalhando com a atividade turísticas, encontrando-se bem consolidadas, com representatividade na região, além de trabalharem com o turismo de base comunitária (TBC)<sup>8</sup>.

Ocorreram algumas dificuldades com relação à execução das entrevistas, pois algumas empresas privadas de transportes fluviomarítimo e dois representantes do poder público, que a princípio estavam na metodologia para a coleta de dados, não se dispuseram a conceder as entrevistas, por questões burocráticas que não foram repassadas a pesquisadora.

Duas empresas de transportes, Banav e Henvil transportes Ltda., não concederam as entrevistas. As mesmas pediram ofícios, que foram entregues no segundo contato da pesquisadora com as empresas, porém não foram obtidas respostas, em seguida a pesquisadora entrou em contato novamente para saber se as entrevistas poderiam ser realizadas. Nesse momento, as empresas solicitaram os roteiros de entrevistas, que foram entregues em mãos na Banav, e por e-mail para a Henvil, que confirmou o recebimento do mesmo. A partir da entrega dos roteiros, as duas empresas informaram que os donos iriam entrar em contato. Foi encaminhado e-mail e posteriormente, realizado telefonemas para tentar agendar as entrevistas e mesmo com toda a insistência e com os roteiros entregues, as entrevistas não foram concedidas, por esse motivo, as empresas da iniciativa privada de transporte fluviomarítimo estão representadas pela Arapari Navegações Ltda. e *Master Motors*.

Outra dificuldade encontrada foi com os representantes do poder público, ARCON, SETRAN e CPAOR. Tentou-se fazer as entrevistas indo nas localidades físicas das instituições em Belém, e todas solicitaram ofícios, que foram entregues, sem respostas, no terceiro contato os mesmos requereram os roteiros de entrevistas. Na ARCON e na CPAOR, foram entregues em mãos, na SETRAN foi

---

<sup>8</sup> “[...] uma alternativa possível para que ocorra a inclusão social, aguçando a discussão sobre participação social e governança democrática [...]” (MEGUI, 2014, p. 844).

enviado por e-mail, mas não deram retorno, então, entrou-se em contato por e-mail, por telefone e pessoalmente, mas segundo as mesmas o ofício precisa tramitar dentro dos setores, até chegar nos setores específicos, em alguns casos, como na CPAOR, mais de um setor responde ao roteiro, não por meio de entrevistas, mas respondendo ao roteiro por meio de ofício para a Universidade Federal do Pará e encaminhado ao Núcleo de Altos Estudos Amazônicos.

Na ARCON, foi possível entrevistar um funcionário que estava fiscalizando no terminal hidroviário de Belém, pois no momento do retorno de uma viagem a Soure, o mesmo atendeu a pesquisadora no terminal quando a mesma solicitou um registro de ocorrência/sugestão (anexo A). Nesse momento, perguntou-se ao funcionário sobre o ofício que foi enviado a agência, e o mesmo respondeu que não sabia, mas que poderia conceder a entrevista, se o assunto fosse sobre a fiscalização das embarcações, por esse motivo o poder público será representado pela ARCON.

Por meio das entrevistas que posteriormente deram subsídios para a análise dos dados, percebeu-se que o objetivo da pesquisa não foi comprometido, apesar de alguns setores não concederem as entrevistas. As entrevistas são apenas um dos recursos de coleta de dados, mas as observações efetuadas pela pesquisadora e as respostas que foram concedidas pelos outros agentes foram fundamentais para o resultado do trabalho e para o alcance do objetivo, respondendo ao problema proposto.

A disponibilidade dos entrevistados para conceder a entrevista foi o requisito crucial para o desencadeamento do trabalho, sendo utilizado o critério de acessibilidade, com os moradores do município de Soure e com os responsáveis pela vice-presidência da AMPOC e pelo planejamento do turismo na SETUR - Soure. Este critério de escolha, segundo Vergara (2005), seleciona os entrevistados conforme a facilidade e disponibilidade de acesso.

O quadro 2 melhor representa a técnica das entrevistas, destacando os agentes que foram entrevistados, as datas, os horários e os locais que ocorreram as entrevistas. Foi construída uma relação de troca de ideias e percepção de vida



das várias realidades dos entrevistados, constituindo sentido a análise desenvolvida.

**Quadro 2** – Esquematização dos entrevistados e onde ocorreram as entrevistas.

Entrevistados	Local da entrevista	Data	Quantidade
<ul style="list-style-type: none"> <li>Moradores locais e turistas:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trajetos Belém-Soure, Belém-Camará, Icoaraci-Camará, Camará-Belém, Soure-Belém e Camará-Icoaraci;</li> <li>Portos de embarque e desembarque;</li> <li>Orla de Soure.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>21/07/2017;</li> <li>22/07/2017;</li> <li>23/07/2017.</li> <li>Em todos os três dias as entrevistas ocorreram de manhã e de tarde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>23</li> </ul>
Agências de turismo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ilha Bela;</li> <li>Pai d'égua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>No hotel Ilha Bela, localizado na orla de Soure;</li> <li>No CRAS na cidade de Soure.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>21/02/2018 às 09h59;</li> <li>20/02/2018 às 14h57.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>AMPOC;</li> <li>ASMUPESQ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Casa do vice-presidente da AMPOC;</li> <li>Casa da presidente da ASMUPESQ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>21/07/2017 às 12h29;</li> <li>21/02/2018 às 15h52.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>SETUR sede Belém;</li> <li>SETUR sede Soure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na sede da SETUR em Belém;</li> <li>Na sede da SETUR em Soure.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>16/01/2018 às 10h00;</li> <li>20/07/2017 às 11h03.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ARCON</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal hidroviário de Belém.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>22/02/2018 às 08h49</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1</li> </ul>
Empresas privadas de transporte fluviomarítimo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Arapari Navegação Ltda.;</li> <li>Master Motors.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Porto Jarumã, em uma lanchonete;</li> <li>Na lanchonete do terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>18/01/2018 às 10h00;</li> <li>17/01/2018 às 09h00</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2</li> </ul>

**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

Em conformidade com o quadro 2, os usuários do transporte fluviomarítimo que foram entrevistados estavam fazendo a viagem de Belém para Soure, por meio de navio, de lancha ou de balsa. As entrevistas aconteceram durante a viagem; na orla de Soure; no desembarque no porto Camará e no trapiche de Soure. A entrevista com o vice-presidente da AMPOC ocorreu na própria comunidade. No

momento da ida a campo e entrevista só foi encontrado o vice-presidente da AMPOC, o qual concedeu a entrevista.

A entrevista com a SETUR, com sede estadual em Soure, ocorreu na própria sede que fica localizada na orla. A função exercida pelo entrevistado, como ele mesmo explica em sua resposta, é indefinida assim como de todos os componentes da secretaria. Todos exercem várias funções ao mesmo tempo, sem funções específicas ou direcionadas a um determinado objetivo.

A entrevista com a SETUR, com sede estadual em Belém, ocorreu na própria sede que fica localizada na Av. Gentil Bittencourt, 43 - Batista Campos, Belém – PA. O entrevistado foi o Secretário de Estado do Turismo do Pará.

A entrevista com a empresa *Master Motors* aconteceu no terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto, que tem a função de gerente operacional.

A entrevista com a empresa Arapari Navegações Ltda. ocorreu no porto Jarumã, em uma lanchonete, na qual o entrevistado trabalha quando não está trabalhando na referida empresa. A função do mesmo é de encarregado de operações.

Outra técnica para a coleta de dados foi a observação direta ou não dirigida, a qual contribuiu para a observação da pesquisadora identificando as situações e os comportamentos, os quais foram importantes para a análise, mesmo sem viver a situação e sem intervir na realidade observada.

Trata-se de uma técnica direta, já que há um contato com informantes. Trata-se, também, de uma observação não-dirigida, na medida em que a observação da realidade continua sendo o objetivo final e, habitualmente, o pesquisador não intervém na situação observada (JACCOUD; MAYER, 2008, p. 255).

A observação foi necessária para identificar o que a entrevista não conseguiu identificar como, por exemplo, as condições de navegabilidade, a operacionalização dos terminais, a capacidade da embarcação, a capacidade da via de navegação, as filas de embarcações em portos, as velocidades das embarcações, a segurança, o conforto, os fretes e as tarifas (custo-benefício), o plano de horário das viagens, o sistema de informações aos passageiros, entre

outros, que são fundamentais para o funcionamento do serviço de transporte fluviomarítimo.

A observação das dinâmicas que ocorrem nos terminais de embarque e desembarque, dentro do navio, foi necessária para constatar que a infraestrutura do barco é precária, com situações de pessoas dormindo no chão, com visualização dos banheiros sujos e com dificuldade para utilização. Desorganização no desembarque, com pessoas literalmente saltando para fora dos navios.

Na observação foi utilizada a técnica de construção de diário de campo, como uma forma de registrar as impressões da pesquisadora e dos sujeitos que estavam envolvidos na análise e no local da observação, aprofundando o olhar da pesquisadora sobre o espaço social, dando suporte para a análise dos dados e para a identificação dos fenômenos que foram observados e descritos.

Por mais que os gravadores, as câmaras fotográficas, os questionários e os roteiros de entrevistas sejam técnicas indispensáveis, não conseguem registrar as emoções momentâneas, tanto por parte da pesquisadora quanto por parte dos entrevistados, nem tampouco conseguem registrar a nossa percepção da paisagem e a organização dos espaços de vivências dos moradores. É, pois, essa a importância de o pesquisador ter sempre em mãos um diário para fazer esses registros (VENÂNCIO; PESSÔA, 2009, p. 318-319).

O diário de campo foi determinante para a organização dos dados, pois a partir das anotações realizadas foi possível descrever os fenômenos observados. Com essa técnica foi elaborada uma análise mais concisa para entender a relação existente dos usuários com os componentes do transporte fluviomarítimo da região de Soure, bem como a influência que o mesmo exerce na atividade turística e no desenvolvimento local. Além da relação entre os agentes (poderes públicos, privados e sociedade), entendendo como os mesmos estão organizados na localidade.

Para que ocorresse a observação da realidade local, na busca por um contato mais direto da pesquisadora com o objeto de estudo, foi necessário a utilização da técnica denominada observação sistemática, em que o pesquisador coleta os dados e observar as dinâmicas existentes com relação à utilização do transporte fluviomarítimo, por meio das anotações e dispositivos mecânicos

(gravador de voz, câmera fotográfica, celular), recolhendo e registrando os fatos da realidade vivida na permanência no porto de embarque e desembarque, no momento de embarque no transporte fluviomarítimo, dentro dos barcos e na própria viagem (BONI; QUARESMA, 2005).

Com a técnica de diário de campo foi possível construir o quadro 3, especificando os trechos, os dias e os horários, o tempo estimado, as empresas que trabalham no trecho, o meio de transporte utilizado, as tarifas pagas, e a capacidade de passageiros para cada embarcação, para o que o leitor possa visualizar as viagens de ida e de volta a Soure, quadro 3.

**Quadro 3** – Detalhamento das viagens de ida e volta à Soure.

IDA PARA SOURE				
TRECHOS	DIAS E HORÁRIOS	TEMPO ESTIMADO	EMPRESAS	MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO, TARIFAS e CAPACIDADE
Icoaraci-Camará	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segunda-feira às 07h00;</li> <li>• Terça-feira às 06h00 e às 07h00;</li> <li>• Quarta-feira às 07h00;</li> <li>• Quinta-feira às 07h00;</li> <li>• Sexta-feira às 07h00</li> <li>• Sábado às 06h00 e às 07h00;</li> <li>• Domingo</li> </ul>	2h40 min	HENVIL	<p><i>FERRY BOAT:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicleta (R\$ 41,26);</li> <li>• Automóvel grande (R\$ 153,54);</li> <li>• Automóvel médio (R\$ 134,07);</li> <li>• Automóvel pequeno (R\$ 114,59);</li> <li>• Pedestres e animais: sala econômica (R\$ 16,43) e sala executiva (R\$ 24,97).</li> <li>• Com capacidade para 1152 passageiros</li> <li>• 100 carros</li> <li>• 72 motos.</li> </ul>
Belém-Camará	De segunda à domingo às 07h00 e às 14h00	1h30 min	BANAV E HENVIL (ALTERNADA)	CATAMARÃ: (R\$ 35,00), com capacidade para 136 passageiros.
Belém-Camará	De segunda a sábado às 06h30 e às 14h30, sendo que aos domingos	2h30 à 3h00	BANAV E HENVIL (ALTERNADA)	<p>NAVIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Econômica (R\$ 25,83) e</li> <li>• Vip (R\$ 37,95).</li> </ul>

	às 10h00			<ul style="list-style-type: none"> <li>Um navio com capacidade para 700 passageiros e outro com 650 passageiros.</li> </ul>
Belém-Soure	De segunda a domingo às 05h00	01h30 à 2h00	MASTER MOTORS	LANCHA GOLFINHO (R\$ 48,00), com capacidade para 171 passageiros.
<b>VOLTA DE SOURE</b>				
Camará-Icoaraci	<ul style="list-style-type: none"> <li>Segunda-feira às 16h00;</li> <li>Terça-feira às 16h00;</li> <li>Quarta-feira às 16h00;</li> <li>Quinta-feira às 07h00 e às 16h00;</li> <li>Sexta-feira às 16h00;</li> <li>Sábado às 16h00;</li> <li>Domingo às 16h00;</li> </ul>	2h40 min	HENVIL	<i>FERRY BOAT:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Motocicleta;</li> <li>Automóvel grande;</li> <li>Automóvel médio;</li> <li>Automóvel pequeno;</li> </ul> Pedestres e animais: sala econômica e sala executiva, com os mesmos valores e capacidades.
Camará-Belém	De segunda a domingo às 15h00 e às 06h30	2h30 min à 3h00	BANAV E HENVIL (ALTERNADA)	NAVIO Mesmo valor e capacidade.
Soure-Belém	De segunda a domingo às 08h00	01h30 à 2h00	MASTER MOTORS	LANCHA GOLFINHO Mesmo valor e capacidade.

**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

O gravador de voz do celular e a câmera fotográfica de celular foram fundamentais 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.

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.

A análise de conteúdo é capaz de produzir conclusões de um determinado texto para o contexto social que conforme Bauer (2008, p. 190), é “[...] um método de análise de texto desenvolvido dentro das ciências sociais empíricas”. Permitindo que ocorra uma investigação metódica, sistemática e objetiva do conteúdo de certos textos, a fim de classificar e de interpretar os elementos constitutivos que não estão totalmente acessíveis em uma leitura superficial.

Essa técnica de análise consegue ir além dos significados imediatos de uma determinada interpretação, contribuindo para que a análise ocorra superando as incertezas, não generalizando, e enriquecendo a leitura para que os “[...] elementos de significações suscetíveis de conduzir a uma descrição de mecanismos de que a *priori* não possuíamos a compreensão” (BARDIN, 2011, p. 35).

Portanto, de acordo com Bardin (2011), 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.

A técnica de análise de conteúdo foi indispensável para que ocorresse a relação crítica entre as entrevistas concedidas pelo público alvo desse trabalho, a observação da pesquisadora a partir das técnicas executadas e os autores como componentes fundamentais para embasar a análise proposta, objetivando alcançar os objetivos que foram apresentados no decorrer da dissertação.

A constituição da sociedade em redes, enquanto um método de estudo capaz de identificar a relação e o diálogo entre os atores (sociedade civil, poder público e iniciativa privada), pois são os setores responsáveis pelas ações implementadas em Soure com relação ao serviço de transporte e turismo da região. Entender o seu surgimento e a articulação da mesma com a tecnologia da

informação e o desenvolvimento de transporte se faz necessário para entender as dinâmicas que ocorrem em uma determinada sociedade e as suas influências culturais, políticas e econômicas. Percebendo que em Soure os transportes não funcionam isoladamente, também se articulam com o *trade* turístico<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup>O conjunto de equipamentos da infraestrutura que são necessários para a prática da atividade turística. Como, os meios de hospedagem, bares e restaurantes, centros de convenções e feiras de negócios, agência de viagens, empresas de transporte, lojas de *suvenir's* e todas as atividades ligadas direta ou indiretamente ao turismo.

### 3 A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO NO BRASIL E SUAS INTERFERÊNCIAS NA AMAZÔNIA

O termo transporte vem do latim *transportare* se referindo, principalmente, à alteração de mercadorias e indivíduos dos seus lugares de origem (RESQUE, 1985). Se constituindo como um serviço necessário para que os cidadãos possam se locomover diariamente, para o trabalho, para ter acesso à saúde, à educação, ao lazer, etc. e para a circulação econômica. Por conta disso, a qualidade dos meios de transportes é essencial para o desenvolvimento econômico e, principalmente, para o desenvolvimento social local.

A evolução do transporte possibilitou que, atualmente, a população possa escolher entre os transportes ferroviários, rodoviários, hidroviários e aeroviários. Cada modal possui características que o torna importante, não só para a sociedade que usufrui, como também para a economia local. Os estudos sobre o serviço de transporte têm se configurado como suporte para entender as novas dinâmicas sociais e econômicas que se processam na atualidade. Nessa pesquisa o enfoque será direcionado para o transporte fluviomarítimo que é “[...] o menos poluente e o de mais baixo custo e maior rendimento energético entre todos” (NAZARÉ, 2001, p. 12).

A navegação, desde seus primórdios, demonstra a relação intensa, e necessária, do homem com o mar (MORAES, 2007). O transporte fluviomarítimo é realizado em vias líquidas, se subdivide em marítimos (mares) e hidroviários (lagos, rios, canais) ou fluviais que ocorrem nos rios naturais ou artificiais, igarapés, furos e lagos<sup>10</sup>.

Um princípio relevante é que o transporte fluviomarítimo preencheu, historicamente, um nível de importância em todo o mundo, como instrumento

---

<sup>10</sup>Igarapé “O termo vem dos vocabulários indígena “igara” (que é a embarcação escavada num tronco de árvore) e “apé ou pé” (que significa caminho)”. “Furo é um canal, sem correnteza própria, que corta uma ilha fluviomarítimo [...]” (MORAES, 2007, p. 80). “Um rio é uma corrente natural de água que flui com continuidade, possui um caudal considerável e desemboca no mar, num lago ou em outro rio, e em tal caso denomina-se afluente” (MORAES, 2007, p. 13).



fundamental do acesso e deslocamento, surgindo a necessidade da implementação de tecnologias na infraestrutura das embarcações e dos portos.

Fatores com grande valor histórico são destacados por Barat (1978), como elementos que influenciaram o serviço de transporte fluviomarítimo no Brasil e no mundo, como, por exemplo, a II Guerra Mundial, a qual causou a insegurança nas condições de navegações no período do referido conflito, e que refletiu no Brasil, além da crise do petróleo que é sinalizada por Nazaré (2001), que revelou a vulnerabilidade não só do setor fluviomarítimo de transporte, mas principalmente do rodoviário.

O processo de globalização também é apontado como um fator relevante a ser analisado, partindo do pressuposto que a globalização influenciou diretamente o setor de transportes no mundo. Alguns reflexos são a intermodalidade, a integração dos meios de transportes e os avanços na infraestrutura dos barcos e dos próprios portos, viabilizando as distâncias existentes. Os países que não acompanhavam a evolução proporcionada pelo processo de globalização acabavam se estagnando com relação ao cenário mundial.

Para Torre (2002), o transporte hidroviário contando com uma infraestrutura adequada, pode oferecer algumas vantagens em relação aos outros meios de transportes como, por exemplo, comodidade, segurança, economia e capacidade, assim como algumas desvantagens com relação aos outros modais, sendo elas: morosidade, pouca flexibilidade, custos e investimentos.

[...] as hidrovias necessitam de poucas obras para sua implantação e manutenção como naquelas situadas em rios com grandes volumes de água e calados profundos, então os custos sociais do transporte hidroviário são menores do que os de outras alternativas de transporte, tais como ferrovias e rodovias, que têm altos custos de implantação e manutenção (LACERDA, 2004, p. 264).

Apesar da importância do setor de transportes hidroviário para a economia brasileira, historicamente, este sofreu uma ausência de integração entre os seus diferentes modais e uma deficiência na coordenação de políticas para os mesmos. Esses fatores são corroborados pela carência de infraestrutura, deficiências operacionais e a estagnação da tecnologia (BARAT, 1978). O transporte e as suas

intermodalidades necessitam de infraestrutura específica para que organizem os fluxos de mercadorias e pessoas, conectando os espaços que compõem uma determinada região, países e nações. Observa-se também a deficiência no planejamento do setor.

Descartados os programas específicos de investimentos de cada modalidade, que estabeleciam prioridades, sem critérios de maior racionalidade na aplicação de recursos, e produtividade na prestação dos serviços, e também sem a preocupação da análise de possibilidades de usos alternativos em outras modalidades, os transportes não dispuseram, até recentemente, de um planejamento efetivo no Brasil (BARAT, 1978, p. 21).

Em 1965, foi criado o Grupo Executivo de Integração de Política de Transporte (GEIPOT), ação importante para o setor, com o objetivo de detalhar os principais problemas existentes, incluindo o processo de planejamento. No entanto, a atuação do grupo foi delimitada por alguns fatores, por exemplo, a ausência de estudos que apontassem dados básicos, os quais pudessem direcionar o planejamento do transporte do país (BARAT, 1978).

O transporte fluviomarítimo, comparado aos outros modais, tem como característica a velocidade reduzida, com custos operacionais mais baixos, pois as vias de locomoção encontram-se praticamente prontas podendo, evidentemente, ser melhoradas por meio da inserção de tecnologias adequadas para as determinadas localidades. Ressalta-se que existem problemas que podem ser ocasionados por esse meio de transporte como, por exemplo, o vazamento de combustível, o lixo despejado nos rios, entre outros, que devem ser pensados para a formulação e implementação de políticas públicas, na instalação de tecnologias e no processo de planejamento, a fim de que esses danos venham a ser minimizados.

Na realidade vivida no país, o planejamento do setor acontecia com a falta de prioridades do Estado em relação à qualidade do serviço e à participação da população, que refletiam diretamente na fragilidade do mesmo. Nesse sentido, a capacidade de planejar se concentrava nas mãos de quem detinha o poder.

A excessiva burocratização do planejamento dificulta, portanto, maior realismo e racionalidade nas decisões relativas a investimentos – notadamente de infraestrutura – pois, como se sabe, estas não estão ligadas, muitas vezes, a necessidades empresariais e coletivas concretas ou a exigências do desenvolvimento econômico nacional (BARAT, 1978, p. 100).

Nazaré (2001, p. 70) indica que “[...] os atuais problemas que afetam as concepções de políticas para o transporte fluviomarítimo no país derivam, primordialmente, da falta de uma mentalidade aquaviária na sociedade de nosso país”, fato que já vem sendo sinalizado desde 1978, por Barat. A relevância do transporte fluviomarítimo, com relação aos outros modais, constitui fator fundamental para o sistema econômico do país:

[...] o sistema econômico brasileiro teve na navegação costeira o suporte básico para a integração dos diferentes polos primários-exportadores. A navegação constitui-se, assim, no complemento do sistema ferroviário, integrando longitudinalmente um arquipélago econômico ferroviário, e social extremamente diferenciado, enquanto que as ferrovias eram responsáveis pelo escoamento dos fluxos agrícolas e extrativos no sentido interior-litoral. O grande número de portos existentes no litoral brasileiro, com as mais diferentes capacidades e muitas vezes próximos uns dos outros, indica a importância que teve o sistema de cabotagem<sup>11</sup> no passado (BARAT, 1978, p.43).

Nesse sentido, apresenta-se o quadro 4, que objetiva situar sobre os planos para o setor de transportes, com ênfase no modal hidroviário, tendo como início da ordem cronológica o ano de 1869. Destaca-se também, os principais objetivos de cada plano.

---

<sup>11</sup>Navegação que se faz na costa, ou entre cabos (águas marítimas limitadas), com a terra à vista, entre portos interiores do País pelo litoral ou por vias fluviais (PAOLILLO; REJOWSKI, 2006).

**Quadro 4** – Planos hidroviários.

ANO	PLANO	OBJETIVO
1869	Moraes	Objetivava-se o aproveitamento das vias fluviais, possibilitando a interligação das bacias.
1874	Ramos de Queiroz	Tentou-se interligar o modal fluvial com o ferroviário, ligando o litoral ao interior do país.
1881	Bicalho	Pretendia-se usar o hidroviário, porém complementado pelas ferrovias.
1890	Comissão de 1890	Dava-se ênfase às hidrovias, por meio de um plano de implementação de um sistema para o escoamento da produção dos vales, com maior influência para os portos do litoral, facilitando o relacionamento entre os centros da República.
1927	Paulo de Frontin	Retoma-se as vias ferroviárias, fazendo aflorar a navegação fluvial, aproveitando os trechos fluviais.
1934	Plano Geral de Viação Nacional	Contempla-se os quatro modais: ferroviário, marítimo, fluvial e rodoviário. Sendo um dos planos mais significativos.
1986	I Plano Nacional da Nova República- I PND/NR	Objetiva-se o desenvolvimento de programas para elevar o transporte fluvial de passageiros de baixa renda.

**Fonte:** Barat, 1978 (Adaptado pela autora).

Como se observa no quadro 4, alguns planos foram elaborados com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento do país, a partir de uma melhor infraestrutura e implantação de novas alternativas no setor de transportes, com destaque para o fluviomarítimo, no entanto, poucos conseguiram se efetivar.

Destaca-se a criação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), por meio da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, tendo como esfera de atuação as navegações fluviomarítimo e lacustre, além de portos organizados e terminais portuários privativos. Cabe à ANTAQ a elaboração e edição dos regulamentos, com relação à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, aprovando as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas administrações portuárias e estabelecendo normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, dentre outras atribuições (LACERDA, 2004).

### 3.1. O papel do Planejamento Participativo no Setor de Transporte

As demandas relacionadas ao transporte são influenciadas pela economia global, assim como de outras atividades dos diversos setores da sociedade. Para Barat (1978), essa importância destaca-se no sentido de que os fluxos (pessoas e mercadorias) entre as regiões, ligando áreas de produção e consumo, frequentemente não se encontram acessíveis do ponto de vista espacial e é o transporte o principal serviço para fazer a ligação entre as localidades e diminuir a distância entre as mesmas.

Para Torre (2002), do ponto de vista funcional, os transportes possuem fator relevante para a economia do mundo e, em lugares que o transporte é precário, isto contribui para que o acesso se limite, fazendo com que a atividade econômica se restrinja ao nível de subsistência e auto consumo:

[...] durante o desenvolvimento dos transportes, se valorizavam os recursos naturais distantes, estabelecendo-se uma intercomunicação entre os diversos grupos sociais; daí que a função principal deles seja a integração de todos os elementos – tanto as pessoas como os bens – em âmbito geográfico mais amplo, o que traz como consequência a ampliação do marco econômico, social e político em que se desenvolve a atividade humana (TORRE, 2002, p. 2).

Por meio do transporte, acontece a relação da economia própria de um local com as outras localidades, causando a circulação econômica em função da geração de emprego e renda, além deste ser necessário para que os cidadãos acessem os serviços de sua cidade, distribuídos pela mesma. Fato que contribui com o acesso às culturas e lugares diferentes, pela simples curiosidade de conhecer e conviver com as diferenças culturais existentes. Ressalta-se que, para se ter acesso aos serviços, é necessário mobilidade, que só acontece por meio do transporte.

Entende-se por sistema de transportes o meio utilizado para transportar cargas ou pessoas envolvendo veículo, via, terminal e força motriz. Isto é, o sistema de transporte compreende desde as condições de estradas, até ao primeiro contato na compra do serviço, podendo influenciar os seus usuários a partir de sua estrutura e as qualidades dos serviços oferecidos (BARROS; PEQUENO; SILVA, 2016, p. 333).

O transporte é descrito por Couto (2015), como possível influenciador 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.

A qualidade de vida é apontada pela mesma autora como a percepção dos indivíduos sobre a sua cultura e sistemas de valores, ou seja, a realidade vivida em relação aos seus objetivos, padrões, valores, preocupações e expectativas de vida em uma determinada localidade. Nesse sentido, a qualidade de vida difere de indivíduo para indivíduo, conforme a sua própria realidade e os seus preceitos.

O transporte que influencia a qualidade de vida que dele utiliza precisa então de políticas públicas capazes de pensar na qualidade de serviços ofertados ao usuário pela oferta, regulação e medidas econômicas, mas as políticas econômicas sempre focaram em mercadorias e como consequência foi criando os modais de transporte de usuários. E quando pensado na movimentação de bens no comércio, também pode ser avaliado como um modo de qualidade de vida, pela capacidade de abastecer as regiões com os bens necessários para o consumo (COUTO, 2015, p. 76).

Com relação ao transporte e à qualidade de vida influenciada pelo mesmo, pode-se destacar a Constituição Federal de 1988, que 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. Nesse contexto, o usuário deve participar da formulação e implementação de políticas públicas que garantam o acesso aos transportes, com segurança e acessibilidade, assegurando a mobilidade, no sentido de que o serviço de transporte influencia, diretamente, a sua qualidade de vida.

No entanto, 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. A influência e o poder decisório ainda estão nas mãos dos

operadores e das camadas que detêm o poder, no que se refere às ações voltadas para as políticas públicas.

Os usuários de transporte público nos países em desenvolvimento são menos influentes que os burocratas e os operadores de transporte. Ao contrário da classe média, que faz exercer sua influência por meio da tecnocracia, os usuários cativos do transporte público (a maioria da população) encontram muitas barreiras para se fazer representar (VASCONCELOS, 2001, p. 75).

Participar é uma definição entendida, nesse contexto, como fazer parte de um processo, nesse caso, do planejamento. No entanto, a participação acaba se tornando um processo difícil e complexo, pois o contexto do país é marcado pelo burocratismo que extrapola os aspectos sociais, econômicos, culturais e políticos. Entende-se que a distribuição do poder sempre foi marcada por processos dominantes de planejamento, impostos verticalmente, e pela crescente disseminação de regimes autoritários (SOUZA; RODRIGUES, 2004).

A participação nas políticas públicas de transporte acontece por uma pequena parcela da população, e esse fator pode ser apontado como relevante para que o serviço de transporte se torne precário.

O transporte coletivo constitui uma experiência problemática e tensa para a maioria dos moradores das cidades brasileiras. Os problemas cotidianos alimentam descontentamentos capazes de desencadear protestos, muitas vezes violentos, que raramente sensibilizam a opinião pública de forma durável. Em consequência, as formas de pensar o funcionamento do sistema de transporte coletivo não são alteradas nem mesmo as demandas apresentadas são inscritas na agenda pública (MAMANI, 2016, p. 94).

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

A melhoria da oferta de serviços de transporte coletivo e das condições de acessibilidade urbana da população tem papel importante para a efetividade das políticas sociais, pois elas contribuem para o acesso das pessoas aos equipamentos básicos e para a igualdade de oportunidades (por exemplo, não adianta oferecer atendimento de saúde gratuito se uma pessoa não tem transporte para chegar ao hospital) (GOMIDE, 2006, p. 245).

O planejamento possui importância fundamental no Brasil, no sentido de que o país é formado por regiões que possuem especificidades locais e que devem ser incorporadas no processo de planejamento, enfatizando as características sociais, culturais, políticas, ambientais e econômicas. De acordo com Barat (1978, p. 106) “O planejamento deverá levar em consideração, ainda, a localização espacial da demanda futura, segundo as diferentes necessidades das regiões [...]”. Visando melhorar os aspectos que causam problemas à mobilidade do cidadão como, por exemplo, o tempo que os usuários passam dentro do transporte, os preços que são aferidos à sua utilização, o acesso seguro, eficiente e autônomo a todos os cidadãos.

A intersetorialidade, a integração, a evolução histórica específica e o papel desempenhado por cada modal são apontados por Barat (1978) como uma das características fundamentais no processo de planejamento do transporte, partindo do pressuposto de que uma modalidade necessita da outra para o seu desencadeamento geográfico, levando em consideração as singularidades do país.

[...] o sistema de transportes em seu conjunto deve ser visto, em cada etapa do processo de planejamento, como uma estrutura integrada, sendo que em termos de inter-relação de cada modalidade com as demais devem ser levadas em conta as possibilidades de espacialização individual na prestação de serviços (BARAT, 1978, p. 110).

É fundamental, portanto, no processo de planejamento em transportes, uma visão interligada das várias modalidades. Por exemplo, a malha rodoviária deve estar interligada, em alguns casos específicos do país, ao setor hidroviário, em outros se observa que a malha ferroviária pode estar integrada a malha rodoviária, e assim por diante para os outros modais. Nesse processo leva-se em consideração as características de cada região e os fatores geográficos que interligam uma localidade a outra. Barat (1978, p. 113) sinaliza que deve ocorrer “[...] uma integração de política aos níveis federal, estadual e municipal para o alcance de maior integração regional do sistema de transportes”.

A integração do setor hidroviário é ressaltada por Nazaré (2001) como uma solução para a otimização operacional, delimitando e definindo a sua capacidade



para a ocorrência da integração. Considera-se o estabelecimento de diretrizes para a utilização das hidrovias e os eventuais desdobramentos que foram ocasionados pelos projetos que acabavam trazendo transtornos negativos, como os transtornos ambientais.

Na raiz da tendência declinante do tráfego marítimo de cabotagem podem ser localizadas, dentre outras causas, a implementação do Plano Rodoviário Nacional – com grandes investimentos nas ligações longitudinais paralelas ao mar- e a implementação da indústria automobilística, além da deterioração da própria navegação, através das péssimas condições operacionais dos navios mercantes e dos portos, tais condições traduziram-se, em linhas gerais, na baixíssima produtividade dos recursos humanos, excesso de tripulação, elevados índices de obsolescência das embarcações, além de problemas de congestionamento e irregularidade nas operações dos acréscimos, da participação do transporte rodoviário na demanda, fez-se em prejuízo da carga feral deslocada pela navegação costeira (BARAT, 1978, p. 44).

A incapacidade do modal hidroviário refletiu na diminuição dos portos ativos no Brasil, que em alguns casos não acompanharam os investimentos tecnológicos que ocorreram nas navegações marítimas, o que possibilitou ao setor rodoviário um maior destaque na sociedade brasileira.

As grandes dimensões geográficas e as desigualdades regionais dificultam o acesso universal e igualitário da população aos serviços ofertados pelo Estado. São necessárias políticas públicas que incorporem em suas formulações e execução as necessidades coletivas, principalmente para a população brasileira, que é tão diversificada na esfera social, cultural, política e econômica.

As mudanças nas formas de ocupação da cidade alteram, significativamente, no médio e no longo prazo, os padrões de deslocamento, sobre os quais também incidem o aumento da taxa de motorização e o crescimento populacional. Isto resultava no aumento do tempo de espera, na diminuição da velocidade operacional do sistema de transportes, na superlotação dos veículos, no excesso de transbordos, nas longas distâncias percorridas a pé, na grande concentração de veículos em corredores e centros comerciais, em itinerários inadequados e em tempo de viagem elevado, na falta de ligações entre bairros e regiões adjacentes, políticas de preços distorcidas, veículos inadequados para determinados tipos de serviço, etc (MAMANI, 2016, p. 98-99).

As características das regiões, a integração da política, a integração da intermodalidade e os custos benefícios de cada modalidade de transporte, devem

ser pensados no seu processo de planejamento e nos investimentos para a área, no sentido de contribuir, positivamente, para a implementação de projetos que visem viabilizar o serviço de transportes, pensando na sociedade que dele utiliza e na economia local.

Para a análise aqui proposta, vale ressaltar que os fatores econômicos, políticos, culturais, ambientais e sociais, são fundamentais para entender o processo de planejamento, pois o transporte influencia decisivamente na vida dos seus usuários, sejam eles cidadãos residentes da localidade ou os visitantes que estão na região.

No contexto do desenvolvimento das sociedades, os meios de transportes são uns dos principais elementos para garantir a infraestrutura, ou seja, o suporte material para que tal crescimento se concretize. No Brasil, por exemplo, o surgimento e o desenvolvimento dos meios de transporte, possibilitou além do crescimento econômico, uma melhora na qualidade de vida da população (BARROS; PEQUENO E SILVA, 2016, p. 337).

O transporte necessitaria de um planejamento próprio, que pudesse apontar as principais fragilidades do setor, para atender às suas demandas não só no âmbito econômico, mas principalmente no social, cultural e político, apresentando uma heterogeneidade no seu planejamento, que estivesse de acordo com as características de cada localidade e, principalmente, com as necessidades da sociedade.

Os princípios considerados no planejamento do setor de transporte muitas vezes não estão pautados em alcançar justiça social e níveis adequados de eficiência e de competitividade econômica, apesar de que estes deveriam ser os objetivos prioritários do Estado. De acordo com Mamani (2016, p. 104), “[...] deveria pautar-se nos princípios da discussão transparente, da responsabilidade do Estado, da acessibilidade democrática e da participação”.

Assim, a Política Nacional de Transporte teria de ser implementada mediante ações coordenadas de planejamento, objetivando atender aos requisitos de descentralização, representatividade e abertura para a sociedade.

Para além do debate sobre o transporte informal, todas as abordagens apresentam o transporte como sendo organizado segundo critérios industriais e mercantis, e regulado pelo Estado. Vale dizer que o transporte se forma e se organiza segundo relações 'naturais' de oferta e procura, reguladas pela ação otimizadora do Estado, que fomentaria o bem-estar social (MAMANI, 2016, p. 102).

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.

Os elementos apresentados permitem afirmar que o planejamento do setor de transportes não consegue abarcar as metas sociais e políticas em uma economia em desenvolvimento, desempenhando o papel de atender às necessidades de deslocamento da sociedade como um todo e da economia da mesma.

Cabe lembrar que o transporte constitui, geralmente, atividade-meio no quadro das relações entre setores produtivos, influenciando outras atividades e sendo por elas influenciado. Consequentemente, as interdependências entre o sistema de transportes e os principais setores que demandam seus serviços devem ser periodicamente identificadas a fim de permitir um dimensionamento correto e uma localização adequada das vias, instalações e equipamentos (BARAT, 1978, p. 150-151).

Cada vez mais se prima por serviços de transportes mais eficientes e com soluções modernas para o desenvolvimento de um país como o Brasil. No sentido global, é importante sinalizar o tratamento integrado do setor com o restante da economia, partindo do princípio de que o serviço é intermediário em uma economia que está passando por um processo de desenvolvimento.

Para Lima (1995), a integração regional no Brasil, por meio dos transportes, seria fundamental para ocorrer a movimentação dos fluxos de pessoas e da economia, promovendo o transporte como veículo de ligação entre as regiões,

viabilizando a locomoção de pessoas e mercadorias, podendo influenciar no desenvolvimento social, cultural, político e econômico das regiões.

A perspectiva de que venhamos a ter, dentro de mais algum tempo, serviços de transporte intermodais competente operados vai depender, sem dúvida, de uma série de fatores cuja implementação, pela longa tradição de conduta sem nenhuma racionalidade, decorrente do abandono a que esteve o setor submetido, implicará na adoção de novas posturas de planejamento e gerenciamento (NAZARÉ, 2001, p. 159).

Alguns fatores são apontados por Barat (1978) como diretrizes para orientar os estudos e as pesquisas que objetivam direcionar o processo de planejamento do setor de transportes no país, sendo elas: a relação direta do setor de transportes com o restante da economia; a intersetorialidade do setor como intermediário no sistema de relações econômicas, sociais, políticas e culturais; o transporte dentro dos objetivos de desenvolvimento local e global; alguns mecanismos que orientem o planejamento adequado, levando em conta as metas locais e globais de desenvolvimento; a participação social nas tomadas de decisão; o diálogo entre o setor público, a sociedade civil e as empresas privadas; entre outros, o que não vem ocorrendo na realidade de Soure.

Apesar de ocorrerem iniciativas de projetos que visem o melhoramento do setor de transporte, ainda se observa que as desigualdades econômicas regionais e a não aplicação de tecnologias mais modernas, ainda são alguns dos problemas que prevalecem no Brasil.

[...] como seus efeitos se farão presentes mesmo tendo decorrido muito tempo depois de sua implementação, é muito importante que ainda na fase de elaboração dos projetos de engenharia e de viabilidade, sejam também estabelecidas as diretrizes para o gerenciamento eficaz da hidrovia e dos seus diversos desdobramentos (NAZARÉ, 2001, p. 83).

Projetos para curto, médio e longo prazo são necessários para a definição dos custos e benefícios da implementação dos mesmos, estipulando assim, o tempo que será programado para a sua execução, tendo como objetivos determinantes estes serem socialmente justos, economicamente adequados, tecnicamente viáveis, politicamente corretos e ambientalmente saudáveis. É nesse cenário que se observa a incapacidade do setor de transporte fluviomarítimo de

competir com os outros modais, principalmente com o rodoviário, que cada vez mais ganha destaque e investimentos.

O planejamento precisaria ser efetuado com a articulação entre iniciativa privada, sociedade civil e poder público, não estando desse modo, desarticuladas das reais potencialidades e com a capacidade da sociedade e da produção local. Esse planejamento, sem dúvida, estaria pautado na 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.

A intermodalidade dos diferentes serviços de transportes e a participação da sociedade nas tomadas de decisões com relação ao planejamento, pode ser um dos principais pilares para os debates com relação à fragilidade das ações implementadas, pois se constata que melhorias ocorreram ao longo do tempo. No entanto, esse assunto ainda precisa ser debatido entre o poder público, a sociedade civil e as empresas privadas, objetivando a implementação de ações viáveis para o seu melhoramento e funcionamento como um serviço essencial para os cidadãos e para o desenvolvimento de uma determinada localidade.

### **3.2. Transporte Fluviomarítimo e seu papel na Região Amazônica**

De acordo com Almeida e Ribeiro (1989), Lima (1995) e Moraes (2007), destacam-se alguns períodos da evolução do transporte fluviomarítimo na Amazônia, que são fundamentais para entender os caminhos que a região percorreu com relação ao transporte fluviomarítimo, os quais influenciaram na sua própria formação territorial.

No período entre 1500 e 1750 ocorreu a exploração do rio Amazonas por Vicente Yanez Pinzón, navegador espanhol, esse período foi caracterizado pelas ocupações e marcado pelas missões religiosas. Os rios eram os caminhos naturais e as navegações aconteciam, primordialmente, por meio das ubás<sup>12</sup>, montarias<sup>13</sup>,

---

<sup>12</sup>Embarcações feitas pelos índios dos troncos das árvores.

<sup>13</sup>“Pequenas canoas usadas pelos indígenas e caboclos ribeirinhos, geralmente feita de um tronco, escavada a fogo” (REIS, 1953, p. 103).

igarités<sup>14</sup> ou cobertas<sup>15</sup> e das canoas. No período de 1750 a 1718 tentou-se organizar a ocupação territorial que estava vinculada às missões religiosas e às drogas do sertão, dessa forma, fundou-se o Arsenal da Marinha do Pará que começou a investir em tecnologia naval, produzindo embarcações de madeira, que até hoje podem ser encontradas nos arsenais da Marinha.

Destaca-se, no período compreendido entre 1853 à 1941, o desenvolvimento de uma nova tecnologia, introduzindo nas embarcações à vapor “Toda essa tecnologia na formação da estrutura do transporte fluviomarítimo de carga contou com a participação governamental através de incentivos fiscais” (LIMA, 1995, p. 9). Nesse mesmo período, os ingleses começaram a controlar a navegação no Amazonas, por meio da incorporação de empresas de navegação de menor porte. Esse fato, em vez de proporcionar a qualidade do serviço, acabou por criar um monopólio do transporte, refletindo assim na deterioração dos equipamentos e dos serviços oferecidos ao transporte de pessoas e cargas. Nesse mesmo período, desenvolveu-se a abertura da navegação fluviomarítimo estrangeira para a exportação da borracha (que estava em seu apogeu), e criou-se também a Empresa de Navegação da Amazônia S/A (ENASA).

Pode-se destacar o período de 1941-1989, com o surgimento da empresa Companhia das Docas do Pará (CDP), caracterizada por ser uma empresa de economia mista, tendo a responsabilidade de administrar todos os portos públicos de maior porte do Estado do Pará, assim como de planejar a criação, o monitoramento e a fiscalização de novas infraestruturas, fazer cumprir leis, gerenciar concessões e/ou expansões portuárias etc. Nesse mesmo período, ocorreu o apogeu e a decadência da ENASA, que foi a empresa destinada a prestação de serviços sociais na região, influenciado pelo declínio da economia da borracha provocado pelo mercado internacional de exportação. Ocorreu também o surgimento dos *Ferry Boat*<sup>16</sup>. Além do fluxo migratório dos nordestinos para a Amazônia que aumentou o fluxo de pessoas de um lugar para o outro, “ligado a

---

<sup>14</sup>Embarcações maiores que as ubás, impulsionada a remo, à vela ou a sirga.

<sup>15</sup>“embarcações de porte senhorial, longa, vagarosa, geralmente coberta de palha na proa, onde se guardavam nela a carga, os passageiros e os tripulantes de maior hierarquia” (REIS, 1953, p. 103).

<sup>16</sup> Embarcações de ferro que são utilizadas para transporte de passageiros e veículos, podendo operar próximo às margens e em águas rasas.

atração da borracha e a dispersão gerada pela grande seca de 1877” (LIMA, 1995, p. 11).

A partir da década de 1960, o transporte fluviomarítimo vai deixando de ser utilizado com exclusividade para o escoamento de mercadorias e deslocamento de pessoas, e assim, o transporte rodoviário passa a exercer papel fundamental nesse processo (LIMA, 1995). Na Amazônia, foi na referida década que começou a ocorrer a relação do transporte fluvial com o rodoviário, ocorrendo a integração dos meios de transportes, no entanto, segundo o autor, as diferentes modalidades são deficientes na região, uma vez que as potencialidades hídricas que fazem parte das características geográficas da região não são aproveitadas, com vistas ao desenvolvimento local.

Outro fator que merece destaque foi a seca do Nordeste brasileiro, que gerou tensões sociais, fazendo com que o governo adotasse a política de ocupação, por meio da colonização da região norte, com as rodovias Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Porto Velho-Manaus, entre outras, que foram fundamentais para conectar as regiões e os serviços de transportes.

Esses períodos são caracterizados pela precariedade das condições de funcionamento da navegação em nível estadual e público, por problemas políticos e de infraestrutura (LIMA, 1995). Outro fator preponderante são os rios que desempenham os caminhos naturais da região e que não eram pensados e planejados para o desenvolvimento da navegação, o que influenciou diretamente nos deslocamentos de cargas e pessoas. A navegação a vela e os barcos a remos eram outros equipamentos de transporte fluviomarítimo da região.

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 por meio do transporte fluviomarítimo, garantido dessa maneira, acesso a assistência médica e odontológica, acesso a serviços bancários, acesso à educação, e às atividades de lazer e turismo, entre outros, que são fundamentais para que o cidadão possa exercer a sua cidadania.

[...] a organização portuária na região amazônica sempre tem sido feita com investimentos privados, com o intuito de atrair clientes, porém de acordo com as regras do comércio, o aumento da competitividade aumenta a qualidade de serviço ao usuário, mas no caso da Amazônia não se deve esquecer que o perfil socioeconômico do usuário é de baixo poder aquisitivo levando ao pouco investimento no setor. Nesse caso o ideal é a intervenção do governo por se tratar de um serviço essencial com o intuito de prover as necessidades básicas da população (COUTO, 2015, p. 122).

Em virtude das diferenças estruturais que geraram o aparecimento e a evolução de cada serviço de transporte, o transporte fluviomarítimo recebeu um destaque especial pela sua utilização e importância no processo histórico da Amazônia, sendo o primeiro tipo de transporte utilizado pelo ser humano, que com o advento da tecnologia foi sendo melhorado, por meio da criação do barco a vapor, pelos ingleses, possibilitando viagens mais rápidas, seguras, confortáveis e eficientes, no entanto, ainda não eram condizentes com a realidade da região e nem suficientes.

Na região, as rotas fluviais são fundamentais para que ocorra a locomoção e, em casos particulares, o transporte fluviomarítimo é a única forma de acesso às 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 as características que podem influenciar a infraestrutura do transporte, pode-se destacar, entre outras, 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 uma determinada mercadoria ou uma pessoa a um determinado destino deve pautar-se na demanda dos mercados e das comunidades, quanto às condições sociais, físicas e culturais.

Nesse sentido, os rios desempenharam um papel fundamental no processo de ocupação da Amazônia, permitindo a colonização desde os tempos primórdios



até os dias atuais, desempenhando papel relevante para os deslocamentos humanos e o escoamento das produções das regiões, proporcionando com que as regiões mais distantes, geograficamente, possam se relacionar com os outros centros industriais.

E como na Amazônia a interação ambiental, as relações sociais e o nível de independência surgem mediante a utilização dos rios, fica notória a relação direta e indispensável das populações tradicionais com as embarcações. O transporte que influencia a qualidade de vida que dele se utiliza precisa então de políticas públicas capazes de pensar na qualidade do serviço ofertada ao usuário pela oferta, regulação e medidas econômicas, mas as políticas econômicas sempre focaram em mercadorias e como consequência foi criando os modais de transporte dos usuários sem planejamento (COUTO, 2015, p. 161).

Assim, o rio se constitui, na Amazônia, como o gerador das relações sociais, demonstrando a necessidade indispensável para a população que dele utiliza para a facilitação das relações sociais, políticas, econômicas e culturais. Nesse contexto, na região amazônica, a ocupação e o processo de urbanização tiveram no rio a sua principal rota para os contatos e trocas com as demais regiões, populações e culturas. Por conta disso, ele é utilizado como uma fonte de trocas e os valores simbólicos culturais são visualizados nessa relação.

Quando comparada à urbanização na Amazônia, observa-se a importância dos transportes fluviais, já que nossa urbanização se deu alocada nas proximidades de rios e por isso a importância da comparação dessas políticas de transportes fluviais na inserção de políticas sociais, influenciando acesso a serviços básicos (COUTO, 2015, p. 138).

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 que os cercam. Nesse sentido, os rios devem ser incorporados no processo de planejamento e implementação de políticas públicas, por desempenharem papel fundamental não só para o transporte, mas para a relação simbólica e direta com o cidadão.

Os rios não somente têm relevância no transporte, mas também têm forte apelo sentimental para a população amazônica, sendo a acessibilidade uma necessidade social, cultural e econômica e os portos uma forma de aproximação, contato, troca e sobrevivência para os ribeirinhos (COUTO, 2015, p. 20).

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, mas sim causa e efeito dos 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, o serviço de transporte aparece também com um papel fundamental, pois é com ele que podem ocorrer as relações entre as regiões, as diferentes culturas, economias e sociedades.

A urbanização e as políticas desenvolvimentistas na Amazônia geraram uma necessidade de maior atuação das instituições, sendo capazes de regular, fiscalizar, planejar, implementar e controlar as ações locais em busca do equilíbrio econômico e social, para assim promover o desenvolvimento local (COUTO, 2015, p. 123).

Fatores como a sinalização (cegas durante o dia e luminosas durante a noite) (RESQUE, 1985), que devem ser colocadas em pontos estratégicos para que ocorra a navegação com segurança, às condições de navegabilidade, a boa operacionalização dos terminais, a capacidade da embarcação, a capacidade da via de navegação, as filas de embarcações em portos, as velocidades das embarcações, a segurança, o conforto, os fretes e as tarifas (custo-benefício), o plano de horário das viagens, o sistema de informações aos passageiros, entre outros, são fundamentais para o funcionamento do serviço de transporte fluviomarítimo.

A acessibilidade nos portos e terminais de embarque e desembarque desempenham papel fundamental na Amazônia e podem trazer benefícios aos seus usuários. A acessibilidade é descrita como a facilidade e possibilidade na utilização de um serviço, de acordo com a realidade de cada pessoa que o utiliza, sendo garantido, no serviço de transporte, o direito de ir e vir do cidadão, ou seja, de locomoção e acesso aos serviços que só são adquiridos a partir do mesmo.

E como na Amazônia a interação ambiental, as relações sociais e o nível de independência surgem mediante a utilização dos rios, fica notória a relação direta e indispensável das populações tradicionais com as embarcações. No entanto o quesito segurança fica muitas vezes em segundo plano, já que são registrados ainda hoje inúmeros acidentes promovidos pelas embarcações (COUTO, 2015, p. 78).

Os portos desempenham um papel fundamental no processo de intermodalidade dos diversos meios de locomoção. Torre (2002, p. 31) caracteriza que “Um porto é um lugar na costa defendido dos ventos, preparado para oferecer segurança aos navios e às operações de trânsito e armazenamento”. Ainda em conformidade com o autor, o porto pode ser natural ou artificial.

O porto natural é um acidente geográfico localizado em um lugar protegido das ondas e dos ventos; pode ser uma baía fechada ou o estuário de um rio; nos portos naturais não se realizam obras de engenharia para utilizá-los, pois contam com profundidade e espaço suficientes para que as embarcações fundeiem nele. O porto artificial é um porto construído pelo homem, criado com infraestrutura necessária (TORRE, 2002, p. 31).

Sendo assim “[...] a navegação costeira deveria ser modalidade de transportes com maior vantagem relativa para o deslocamento longitudinal dos fluxos de grande densidade” (BARAT, 1978, p. 43), no entanto, percebe-se que essa utilidade esta sendo esquecida na Amazônia. Por conta disso, deve ocorrer a manutenção e criação de portos capazes de gerar maior mobilidade de bens e pessoas.

Outro elemento fundamental para o desempenho do serviço de transporte fluviomarítimo são os terminais hidroviários, que além de servirem como locais de atracação e embarque/desembarque de passageiros e mercadorias servem também como elementos de ligação com os outros modais de transporte (rodoviário, ferroviário e aeroviário), influenciando na movimentação de origem e destino da população.

Os terminais podem oferecer facilidades na locomoção de passageiros e cargas, contribuindo para o desenvolvimento das modalidades dos serviços de transportes, facilitando para que os usuários tenham acesso às embarcações e possibilitando a mudança de uma modalidade de transporte para a outra, sem grandes congestionamentos, com segurança e conforto.

Desde que seus custos de implantação e manutenção não sejam muito altos em relação à quantidade de carga movimentada, o transporte hidroviário apresenta os menores custos e a maior eficiência energética. Mas os impactos ambientais de implantação e manutenção de hidrovias podem inviabilizar sua operação. Nos últimos anos, várias obras de implantação hidroviária no Brasil foram interrompidas devido a questionamentos dos seus impactos ambientais (LACERDA, 2004, p. 279).

Alguns estudos, como o de Nazaré (2001), apontam a ocorrência de vários desastres da navegação fluviomarítimo, de passageiros na Amazônia, causados pela inexistência de infraestrutura nos terminais fluviais e a ausência de metas socioeconômicas e ecológicas. Os acidentes, sejam de cargas ou de passageiros, são causados pelas características naturais da região como, por exemplo, as ventanias e a força da maré, ou mesmo falta de capacitação.

Os relatos de acidentes são expostos pela mídia local, devido a superlotação das embarcações, causando mortes, em função da falta de coletes salva vidas para todos os usuários. É nesse sentido, que se percebe a importância da participação da população para exigir melhores condições de infraestrutura e segurança nos barcos, portos de embarque e desembarque, entre outros, contribuindo também para a formulação e execução das políticas públicas de transporte para a região, visando a necessidade em melhorar a qualidade de vida, a partir dos serviços ofertados.

A má distribuição da infraestrutura a população nas áreas urbanizadas é fortemente notada pela qualidade ofertada do transporte, haja vista que os sistemas de transporte têm sido fortemente abordados como uma forma de segregação (COUTO, 2015, p. 74).

A determinação de uma política para o transporte de passageiros com um mínimo de segurança, conforto, qualidade e acessibilidade, ressaltando o cunho social do transporte fluviomarítimo para a região amazônica, é fundamental no sentido de entender e resolver os problemas e as deficiências do serviço, já que graves acidentes com vítimas fatais são cada vez mais recorrentes, contudo, “As causas, os fatores e a importância políticas e sociais então invocadas permanecem as mesmas, sem alterações” (NAZARÉ, 2001, p. 149).

A deficiência do serviço de transportes fluviomarítimo, a superlotação, a falta de conforto, a insegurança, as irregularidades dos serviços, os preços abusivos, o tempo exorbitante de espera e de viagem, o monopólio das empresas e a conivência e inércia do poder público são fatores que, direta ou indiretamente, causam os problemas descritos acima. As políticas de transporte teriam como meta aumentar a mobilidade, garantindo a competitividade e, principalmente, o bem-estar social.

A formulação e implementação de políticas públicas ocorreriam considerando as especificidades locais, para que o planejamento das mesmas possa abarcar os interesses sociais com os seus valores simbólicos, incluindo as características culturais e as necessidades econômicas e de infraestrutura, levando em consideração que o “[...] desequilíbrio entre os meios de transportes ainda é sentido na Amazônia, em virtude de suas condições naturais e da evolução do processo de ocupação, iniciado a partir do século XVII” (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989, p. 34).

Recorre-se assim, à inclusão de inovações e de decisões de como introduzi-las em sua realidade, para que as decisões não divirjam das práticas locais.

Dependendo das condicionantes de cada região, a presença da União, Estados e municípios, deverá ser decisiva para romper barreiras ao crescimento quantitativo e qualitativo da navegação fluvial. Também a implementação de políticas específicas para esse segmento dependerá do esforço de adequação que se fizer ao instituir os regulamentos normativos do setor, para permitir que os operadores privados possam desenvolver competitivamente com os demais modais (NAZARÉ, 2001, p. 42-43).

A representatividade da região Norte na tomada de decisões com relação aos projetos e às políticas públicas do serviço de transporte para a mesma é mínima, e quando é atuante muitas vezes não é ouvida. Assim “[...] a Amazônia é vista como a periferia das demais regiões e ganha pouco apoio dos representantes locais que não impõem suas necessidades [...]” (COUTO, 2015, p. 145). Por conta disso, é de fundamental relevância o posicionamento regionalista para que as necessidades da Amazônia possam ser incorporadas nas decisões.

Faz-se necessário que o processo decisório reúna as instâncias governamentais, a iniciativa privada e as populações locais, mas estas, não podem ser apenas participantes inertes de audiências públicas inócuas, como as que têm sido conduzidas de forma contumaz quando da implantação de projetos de interesse primordialmente econômico (SILVA, 2016, p. 216-217).

As ações e ordenamento dos serviços de transportes fluviomarítimo devem ser avaliados, discutidos e planejados permitindo que ocorram benefícios com relação à equidade social e, por consequência, reflita no desenvolvimento local. Com relação à participação local, conforme Silva (2016) deve haver mecanismos que promovam de forma efetiva ações que a sociedade participe do processo decisório, principalmente pela mesma ser a principal afetada com os impactos sociais das ações relacionadas ao desenvolvimento.

Na verdade, se no mundo contemporâneo os sistemas de transportes, altamente tecnificados e crescentemente integrados, tecem uma rede de interconexões em escala planetária, que torna real a globalização das relações humanas, sejam socioeconômicas ou mesmo socioculturais, o que ocorrer com o transporte fluvial na Amazônia por certo determinará, também o nível de modernização como um todo a que se pretende chegar em nosso país (NAZARÉ, 2001, p. 155).

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 fator, articulado ao contexto político burocrático brasileiro reflete, de forma negativa, na administração e na incorporação das necessidades dos usuários no planejamento do transporte fluviomarítimo.

A descontinuidade das políticas, dos diversos governos e das próprias diretrizes de médio a longo prazo, 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, pois:

[...] a sociedade amazônica sente de forma cada vez mais intensa uma sensação de ludíbrio em face ao descompasso entre as manifestações políticas e os resultados pouco alentadores obtidos ao longo de todo esse período (NAZARÉ, 2001, p. 102).

Pensar na elaboração de políticas públicas para o setor de transporte, pautada nas necessidades dos usuários e levar em consideração a indicação dos mesmos, 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 essencial para a sua melhoria.

A participação da sociedade nas decisões das políticas públicas a serem implementadas, deve ser destacada como preponderante para a melhoria do setor, no entanto, Couto (2015) afirma que apesar de haver essa preocupação, a participação ainda é frágil:

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 aconteceram, 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 que ocorra um debate aberto com controle e decisões participativas.

A organização do transporte fluviomarítimo e das vias de acesso incorporariam os interesses e necessidades da população como um todo, mas se observa que sua organização aconteceu 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 fluviomarítimo 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 sociais, culturais e econômicos, 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 iniciativa privada e pelos serviços públicos. Para os referidos autores, o papel de deter o domínio amplo e ordenado do planejamento estaria nas mãos do Estado, a partir de uma visão de conjunto sobre o serviço de transportes, proporcionando as condições essenciais para o desenvolvimento do transporte e da localidade.

Segurança, baixo custo, acessibilidade, entre outros, são condições relevantes para a funcionalidade do serviço de transportes. Essas condições no Brasil, que possui diversidades regionais, como a região Amazônica, refletem na importância do que é o planejado, elaborado e articulado de forma a incluir os atores sociais, públicos e privados que participam diretamente no gerenciamento e construção viáveis de ações coordenadas para o serviço de transporte.

A articulação política dos grupos de interesse na acessibilidade de terminais hidroviários de passageiros não tem força política junto aos tomadores de decisão, mesmo quando estudos já relatados apontam para os benefícios econômicos e sociais da região amazônica. No entanto, as medidas que poderiam modificar e melhorar os usuários ficam em segundo plano, com enfoque maior aos interesses trabalhistas e empresariais que ao longo dos anos conseguem desempenhar fortes *lobbies*<sup>17</sup> junto ao poder para a decisão favorecê-los, e os grupos de interesse social encontram principalmente por meio de caminho acadêmico, suporte que possam apontar tecnicamente a necessidade de melhorias nas decisões políticas que possam impactá-los (COUTO, 2015, p. 155).

---

<sup>17</sup> Grupos de interesse.



Vale ressaltar que os usuários que utilizam o transporte na Amazônia não estão amparados pelas políticas públicas para o setor, pois a sua inclusão não abarca as verdadeiras necessidades e a importância desse transporte para a locomoção dentro da região. Principalmente em função de o transporte fluvial ser o responsável pelos deslocamentos, que influenciam na qualidade de vida e sobrevivência dos ribeirinhos na Amazônia, fundamentando sua importância para a população local.

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, diminuindo o tempo de deslocamento, melhorando a acessibilidade, melhorando a qualidade de vida e o impacto social, além de melhorar o acesso às localidades. 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.

As várias abordagens descritas nas vivências da população Amazônica no transporte hidroviário demonstram como o transporte influencia na qualidade de vida da população, [...] por meio da melhoria pelas políticas públicas voltadas ao setor podem beneficiar os usuários (COUTO, 2015, p. 89).

A partir de estudos de Almeida (1989), Barat (1978), Couto (2015), entre outros, foi possível discutir o processo histórico, o processo de ocupação e urbanização, assim como, a participação local nas tomadas de decisões com relação às políticas públicas do setor de transporte. Observou-se que a população amazônica ainda possui um serviço de transporte fluviomarítimo 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 foram pouco ou não observados na dinâmica da região com relação à implementação dos serviços de transporte fluviomarítimo e, por isso, objetiva-se aprofundar tal temática nessa pesquisa.

Destaca-se, que a importância da realização de ações regionais poderiam obter êxito se fossem pensadas com a participação popular, ressaltando sempre as

características locais. Além da elaboração de políticas públicas que venham a auxiliar a população local, 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 agentes que utilizam e influenciam no serviço de transporte.

#### 4 TURISMO, TRANSPORTE E INTERDEPENDÊNCIA

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 compreender o turismo (FIGUEIREDO; NÓBREGA, 2015).

Para que ocorra o desenvolvimento da atividade turística diversos serviços locais são indutores e causadores do seu desenvolvimento, pois a partir da evolução de serviços necessários, como o transporte, infraestrutura dos equipamentos, hospedagens etc. Os mesmos podem possibilitar o desenvolvimento da atividade turística que é capaz de encurtar as distâncias, proporcionando o conhecimento de novas culturas, assim como o desenvolvimento local.

[...] existem obstáculos epistemológicos que prejudicam o exercício da reflexão crítica do Turismo, dentre os quais está a dificuldade de comunicação entre diferentes áreas do conhecimento para a sua compreensão. Por esse motivo, o tema é considerado complexo e importante para as reflexões acerca de sua análise (HAMOY *et al.*, 2016, p. 169).

Nessa pesquisa, o turismo será discutido e considerado como uma prática social que, por meio do planejamento e da implementação de políticas públicas, pode ser capaz de proporcionar o desenvolvimento local, diminuindo as desigualdades sociais e regionais, com possibilidade de geração de emprego e distribuição de renda. Além de ser considerado “[...] uma das atividades capazes de auxiliar na obtenção de resultados relevantes no que concerne à preservação da memória e identidade ao apresentar para turistas e/ou visitantes a essência e os significados do patrimônio local” (MARTINS; VIEIRA, 2006, p.1).

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 etc.), os quais possibilitam ao turismo cumprir seus objetivos para além dos fatores econômicos, mas também, ressaltando os fatores sociais e culturais.

[...] a exploração turística de aspectos culturais de um determinado território deve ser feita de uma forma sustentável, não vendo os atrativos turísticos apenas com caráter econômico, gerador de emprego e renda, mas como um legado cultural. Um planejamento turístico eficiente com controle permanente [...] é essencial para que se mantenha a identidade cultural do destino e, desse modo, propicie a convivência benéfica entre patrimônio e turismo (MAMEDE; VIEIRA; SANTOS, 2008, p. 83).

A atividade social aliado à presença de turistas e a geração de desenvolvimento cultural, político e econômico, os investimentos privados e públicos poderão se intensificar para levar este desenvolvimento a vários setores da sociedade. Além disso, o turismo, por intermédio do desenvolvimento econômico, pode ser um importante canal para que uma determinada localidade venha a se desenvolver.

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 muitos 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. 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.

O turismo tem sido um dos aspectos mais marcantes da sociedade atual. Os deslocamentos para lazer, as viagens de férias, o entretenimento associado à viagem, tem feito milhares de pessoas se movimentarem no mundo, principalmente pela existência de meios de transportes rápidos, fáceis e com uma rede que conecta quase sem restrições a maior parte do mundo organizado pelo capital (AZEVEDO *et al.*, 2013, p. 11).

A sua concepção engloba e enfatiza a importância social, como um elemento de integração das regiões com diferentes culturas. Tudo isso para que o desenvolvimento social, cultural e econômico aconteça visando o equilíbrio da atividade e das características locais, minimizando a degradação dos recursos naturais de uma determinada sociedade.

O turismo, por si só, não é capaz de gerar desenvolvimento local, pois o mesmo é “[...] um processo de transformação econômica, política e social, por meio do qual o crescimento do padrão de vida da população tende a tornar-se automático e autônomo” (FIGUEIREDO; NÓBREGA, 2015, p. 14). Não é só a capacidade da atividade de gerar emprego e renda, nem apenas do local de possuir atrativos turísticos que são suficientes para que a atividade se consolide de forma efetiva e eficaz. Deve ocorrer a articulação das políticas públicas e do planejamento dos diversos serviços, os quais são necessários para a população residente.

Para que, de fato, ocorra o desenvolvimento local por meio do turismo é necessário que o planejamento e a organização sejam proporcionados pelas políticas públicas específicas para o ordenamento da atividade, articuladas à gestão pública local, objetivando a qualidade de vida, para que assim ocorra a afirmação da cidadania. Com a atividade turística é possível melhorar os padrões de vida da população local, por meio do aumento do bem estar e da melhoria dos serviços ofertados (FIGUEIREDO; NÓBREGA, 2015).

O turismo se torna, nesse debate, portanto, um elemento social e cultural cada vez mais presente na vida das pessoas. Dos componentes que são indispensáveis para a sua prática, esse estudo ressalta a relevância dos transportes, por serem “[...] elemento fundamental para atrair turistas a um destino” (PALHARES, 2005, p. 646), além de possuírem papel relevante para o desenvolvimento da atividade turística, uma vez que possibilitam o deslocamento de pessoas, entre as regiões que estão distantes em uma escala geográfica, social, política e cultural.

#### **4.1 Interdependência entre o turismo e o serviço de transporte**

De início, faz-se necessário entender como o turismo é influenciado e influencia os serviços de transportes, para então compreender a interdependência dessa relação. E isso, no sentido dos dois serviços caminharem de forma coerente, apesar do transporte e do turismo terem as suas particularidades, características,

importâncias e complexidades, eles se interligam quando ocorre o deslocamento para a prática da atividade turística.

As mudanças ocorridas na sociedade transformaram e dão suporte para o aperfeiçoamento dos serviços que são oferecidos à população, entre eles pode-se destacar a tecnologia de comunicação e os meios de transportes que influenciaram diretamente na atividade turística como uma prática social, cultural e econômica (AZEVEDO *et al.*, 2013). A partir da evolução dos serviços de transportes, que atualmente são utilizados por uma parcela significativa da população, o turismo acaba ganhando mais relevância, pois deixa de ser exclusividade da parcela economicamente privilegiada da sociedade, se tornando uma prática de lazer também das classes menos favorecidas (RONÁ, 2002).

O acesso de quantitativo expressivo de viajantes está associado ao desenvolvimento dos transportes, principalmente após a Primeira Guerra Mundial, quando o turismo foi impulsionado pela abertura das ferrovias inicialmente na Europa e posteriormente na América do Norte. Paulatinamente, o setor de transportes possibilitou num aumento expressivo das viagens, bem como do barateamento das mesmas (NÓBREGA, 2013, p. 95).

A interligação do turismo com o transporte é inevitável e inseparável, pois a prática do turismo só acontece a partir do deslocamento, mas não qualquer deslocamento, e sim pelo provocado no processo de ação de uma viagem (FIGUEIREDO e NÓBREGA, 2015), que por sua vez só é possível por meio dos serviços de transportes.

A relação direta do turismo com os transportes deveria acontecer de forma eficiente, o que contribuiria como uma possibilidade para que o ser humano ultrapasse as barreiras do desconhecido que, por muito tempo, separaram as diversas culturas. O turismo se desenvolve e se beneficia da superação dessas barreiras. Nesse sentido, apresenta-se o quadro 5, que tem por objetivo fazer a relação da evolução dos transportes paralelamente a evolução do turismo, tendo como ordem cronológica inicial meados do século XIX.

**Quadro 5 -** Relação entre o desenvolvimento dos transportes e do turismo

Período	Marcos da história dos transportes	Marcos da história do turismo
Meados do século XIX ao início do século XX	Desenvolvimento do transporte ferroviário	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Origem do turismo organizado;</li> <li>• Primeira viagem organizada por Thomas Cook;</li> <li>• Surgimento das agências de viagens;</li> <li>• Turismo marítimo transcontinental.</li> </ul>
Antes e depois da Primeira Guerra Mundial	Desenvolvimento do transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento dos cruzeiros marítimos;</li> <li>• Turismo de luxo</li> </ul>
Após a Segunda Guerra Mundial até 1973	Desenvolvimento do transporte aéreo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento do turismo internacional;</li> <li>• Contribuições ao desenvolvimento do turismo massivo.</li> </ul>
	Desenvolvimento do transporte rodoviário	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento do turismo massivo organizado;</li> <li>• Desenvolvimento do turismo doméstico.</li> </ul>
A partir de 1973	Recuperação e modernização dos transportes/ Intermodalidade dos meios de transporte/ Informatização e desenvolvimento tecnológico dos meios de transportes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidação do turismo massivo rodoviário, ferroviário e aeroviário;</li> <li>• Retomada do desenvolvimento dos cruzeiros marítimos;</li> <li>• Desenvolvimento do turismo aéreo de longa distância;</li> <li>• Integração e uso de vários meios de transporte nas viagens turísticas.</li> </ul>

**Fonte:** Paolillo e Rejowski, 2006 (Adaptado pela autora).

Como se observa no quadro 5 é possível afirmar que a evolução do turismo ocorreu paralelamente à evolução dos serviços dos transportes, que possibilitaram a acessibilidade de viagens em tempo mais curto e em um percurso mais distante. No entanto, Palhares (2005) destaca que os estudos que têm por objetivo relacionar o turismo e o transporte ainda são insuficientes. Na maioria dos casos apenas descrevem e não analisam de fato essa relação, que é essencial para

entender o desenvolvimento do turismo e a sua influência no desenvolvimento de uma determinada localidade.

De forma geral, pode-se indicar que, embora muitos setores ainda precisem ser mais bem explorados no Brasil, de forma geral o que os estudos em transportes turísticos carecem é de uma melhor explicação de como o transporte influencia e contribui para o desenvolvimento do turismo (PALHARES, 2005, p. 657).

Roná (2002) enfatiza a fragilidade das produções, que visam estudar especificamente o transporte e o turismo, principalmente pelos estudiosos da área do turismo. Conforme o referido autor a maioria das produções estão pautadas nas análises realizadas pela área da engenharia e da operação do serviço de transportes. Os transportes são um dos elementos facilitadores da acessibilidade dentro de um destino que visa se beneficiar do turismo, pois tornam os destinos turísticos e as suas atrações acessíveis ao viajante. Ao mesmo tempo em que desempenham papel facilitador, no sentido de ser um serviço fundamental para o desenvolvimento da atividade turística em um determinado destino.

No serviço turístico, não somente se considera a eficácia, mas também muitos outros fatores, como os de acesso a lugares de atração (que podem coincidir ou não com centros de importância estratégica ou econômica); a comodidade do serviço, os horários convenientes, o complemento dos serviços fundamentais (avião, trem ou ônibus), com outros secundários que permitem transportar turistas sem perda de tempo até seu destino final (hotel, estação, balneário, etc.) (TORRE, 2002, p. 7).

Palhares (2002) também enfatiza a fragilidade das produções com relação a compreensão da dependência direta do turismo com os transportes e destaca a correlação entre os dois serviços, pois para que aconteça a prática do turismo é fundamental que as pessoas se “[...] desloquem para fora do seu ambiente usual de convivência, poucos são os estudos desenvolvidos por pesquisadores de turismo, brasileiro ou estrangeiros, sobre os transportes” (PALHARES, 2002, p. 15).

Os estudos sobre os meios de transportes são capazes de proporcionar um entendimento sobre a sua dimensão, para que as suas características e a sua função sejam destacadas na prática do turismo. Um bom serviço de transporte proporciona acesso às diversidades de uma determinada região e é, nesse sentido,



que o turismo se desenvolve por meio dos transportes e da comunicação. Uma infraestrutura adequada no setor de transportes permite o acesso às regiões mais afastadas geograficamente.

O transporte é destacado como um elemento fundamental para que ocorra a conexão entre a origem e o destino, além de ser o serviço fundamental para que ocorra o deslocamento dentro do destino final, se constituindo dessa maneira, como uma parte fundamental da experiência turística.

De forma mais precisa, o transporte turístico pode ser definido como o serviço que interliga a origem de uma viagem turística a 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 do destino (PALHARES, 2005, p. 644).

O serviço de transporte é um dos principais fatores para que uma localidade possa se desenvolver, pois além de gerar emprego e renda, o mesmo possibilita a mobilidade de pessoas e mercadorias. Assim, determina o acesso das pessoas, não apenas aos serviços de saúde, educação, bancários, mas também para a prática do turismo (PEQUENO *et al.*, 2016).

Outra questão relevante que o debate visa destacar é a necessidade de integração entre os diferentes meios de transportes (hidroviário, aeroviário, rodoviário e ferroviário), conforme as necessidades dos usuários e as características da realidade local. A integração dos meios de transporte se constitui como um dos elementos facilitadores do deslocamento e, por consequência, para que a atividade turística aconteça de forma organizada, além do desenvolvimento da localidade como um destino turístico.

Embora o surgimento dos vários modos de transporte tenha se dado de forma independente, é muito importante, para um bom funcionamento dos seus sistemas, que eles estejam interligados. A intermodalidade permite que passageiros e cargas (mesmo no caso do turismo, não se pode esquecer que malas e bagagens são cargas a serem transportadas) utilizem, ao longo de toda a viagem, o modo de transporte mais eficiente possível. Assim, os terminais de transportes devem procurar estar interconectados com os vários modos existentes a fim de melhor prover os turistas com opções de acessibilidade de/para o seu destino final (PALHARES, 2002, p. 44-45).

A interligação dos diferentes modais de transportes é um fator preponderante para que ocorra a locomoção, pois quanto mais interligado for um determinado terminal a outro, maior será a possibilidade de escolha do usuário entre os diferentes transportes, a fim de facilitar seu deslocamento. Portanto, o transporte se constitui como um elemento de ligação entre a localidade de origem e a de destino. Nesse contexto, “quando as cidades estão bem interligadas, as atividades da população se desenvolverão normalmente; um sistema de transporte inadequado ou uma interrupção no seu funcionamento afetará a vida da própria metrópole” (TORRE, 2002, p. 11).

Quando há dominância de um único meio de transporte, ocorre um efeito negativo para a intermodalidade, o deslocamento é impossibilitado, afetando diretamente o desenvolvimento da localidade. Pois a região é comprometida com a falta de adequação das opções de transportes disponíveis, além da perda dos benefícios que poderiam advir com a competitividade do local enquanto um destino turístico.

Um dos benefícios que se pode destacar para a melhoria dos serviços ofertados é a adequação proporcionada por uma infraestrutura dos terminais de embarque e desembarque (aeroportos, portos e rodoviárias). Os terminais de embarque e desembarque de cargas e passageiros são componentes fundamentais do serviço de transporte, já que é por meio dos mesmos que ocorre a primeira conexão dos usuários com o transporte do destino. Por esse motivo é necessário que ocorra a interligação dos terminais de um serviço com dos outros modais (ferroviários, rodoviários, portuários etc.).

Destaca-se a relevância da parceria entre as empresas de transportes e de turismo, pois é fundamental para facilitar a inserção de turistas na localidade. Muitas vezes os destinos turísticos fazem um excelente trabalho de *marketing*, o que não é o suficiente para a consolidação da localidade, já que não ocorre a articulação entre os dois setores, por acharem que “[...] é atribuição exclusiva das empresas de transporte, relegando a um segundo plano e para terceiros uma atribuição importantíssima” (PALHARES, 2002, p. 29).

A partir do desenvolvimento dos transportes as características geográficas do mundo são superadas, estreitando a comunicação e com possibilidades de descoberta de novos lugares e regiões. Ocorre assim, a relação direta entre a evolução dos meios de transportes e a atividade turística. A história dos serviços de transportes está ligada a história da humanidade, no sentido de que a mesma sempre buscou se locomover. As tecnologias foram fundamentais para tal evolução. O tempo de deslocamento foi um dos fatores que marcou o desenvolvimento dos serviços, pois se constitui como uma necessidade humana de se locomover mais rapidamente. Um exemplo foi a introdução da navegação a vapor que facilitou o transporte de mercadorias e pessoas (RONÁ, 2002).

Quatro elementos são essenciais para entender a composição dos serviços de transportes: a) via, b) terminal, c) veículo d) e força motriz. Estes são fundamentais para o desenvolvimento dos transportes e suas utilidades. Como qualquer serviço proporcionado a população, deve ocorrer a articulação das características destacadas, no quadro 6, de acordo com as realidades locais e com a necessidades dos usuários que utilizam os serviços.

**Quadro 6** - elementos que compõe os serviços de transportes

Elementos físicos que compõe o serviço de transportes	
Via	É o meio pelo qual o transporte se desenvolve, podem ser artificiais (ferrovias e rodovias) ou naturais (águas e ar). A escolha da mesma irá caracterizar o veículo que será utilizado.
Terminal	É o local no qual se tem acesso aos meios de transporte e está diretamente relacionado aos tipos de passageiros e as características do transporte que irá utilizar. Se constituindo no início e no fim de uma determinada viagem. Pode funcionar, também, como forma de transferência de um modal para outro, por isso é importante a interligação dos terminais com os diferentes modais, pois facilita a escolha do usuário.
Veículo	Necessitam de uma via e podem ser descritos como carros, navios, aviões, barcos, trens, bicicletas, entre outros.
Força motriz	Diretamente relacionada com a tecnologia dos veículos e das vias, iniciou com a tração animal e as embarcações a vela (força do vento) e com o tempo foi sendo aprimorada pelos humanos, tornando a locomoção mais rápida. O desenvolvimento e a expansão dos transportes e conseqüentemente do turismo está diretamente ligada a ela.

**Fonte:** Paolillo e Rejowski, 2006 (Adaptado pela autora).

Cada componente do quadro 6 é capaz de viabilizar a locomoção e a inserção dos diferentes meios de transporte. A população pode escolher entre os transportes rodoviários, ferroviários, aeroviários e hidroviários, e cada modal necessita de diferentes elementos para o seu funcionamento.

A escolha de um desses meios de locomoção depende das características das regiões, e outros determinantes, como o tempo, a distância, o conforto, a utilidade, a segurança, o preço, os serviços oferecidos, o atendimento, além do nível social, político, cultural e econômico do usuário que é capaz de influenciar na escolha do transporte a ser utilizado. Para cada viagem utiliza-se um tipo de serviço de transportes, adequados e determinados pela disponibilidade e suas características para a prática do turismo, além de poderem “[...] ser de natureza pública ou privada, de serviço regular ou discricional (fretamento) e de uso coletivo ou particular” (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002, p. 17).

Vale ressaltar que cada modalidade de transporte possui vantagens e desvantagens, seja no transporte que se constitui como um serviço público, que é direcionado para a atividade turística ou que seja exclusivamente utilizado para a atividade turística. O quadro 7 destaca algumas vantagens e desvantagens dos quatro modais de transportes com relação a utilização dos mesmos pelo turismo.

**Quadro 7 - Vantagens e desvantagens dos modais de transportes**

Modais	Vantagens	Desvantagens
Hidroviário	Adequado para longa, médias e curtas viagens. Investimentos menores, pois utiliza uma via natural. Pode oferecer mais conforto para os passageiros, além de oferecerem facilidades no transporte <i>roll-on roll-off</i> (transporte de pessoas e veículos).	Velocidade baixa. Altos custos com mão de obra. Além das redes de ligação estarem limitadas geograficamente a existência ou não de rios navegáveis.
Aeroviário	Velocidade e cobertura mundial (acesso a qualquer localidade). Adequado para viagens	Consumo elevado de combustível, e acaba se tornando caro, pois exige regulamentação de

	com médias e longas durações. Além da via se constituir em uma via natural.	segurança.
Ferroviário	Como a via não é compartilhada com vários veículos, disponibiliza flexibilidade em termos de números de vagões transportados (excelente para localidades com grande fluxo de turistas). Adequado para viagens de média e longa distância.	Custo fixo elevado, necessita de integração, por não se constituir em um serviço que não ocorre a entrega “porta a porta”, o que se refere a logística, de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. Custo com manutenção e construções de ferrovias.
Rodoviário	Possui flexibilidade na utilização dos serviços “porta a porta”, adequado para viagens curta e de médias distâncias.	A via é compartilhada com outros veículos é mais propício a ocorrência de engarrafamentos, e custo de manutenção e construções de estradas.

Fonte: Palhares, 2002 (Adaptado pela autora).

É possível observar que os diferentes modais de transportes possuem aspectos positivos e negativos que facilitam a consolidação de uma viagem e, conseqüentemente, influenciam no desenvolvimento de uma localidade que se beneficia da atividade turística.

O transporte, além de possuir papel primário na economia de uma localidade, também se classifica como uma atividade meio no contexto do turismo, por ser capaz de interligar duas localidades, a de origem e a que se deseja conhecer, conectando vários destinos turísticos ou contribuindo para o deslocamento em uma mesma localidade. “O transporte é, portanto, o meio que liga o local de residência permanente (a origem) a um centro turístico (destino)” (PALHARES, 2005, p. 646).

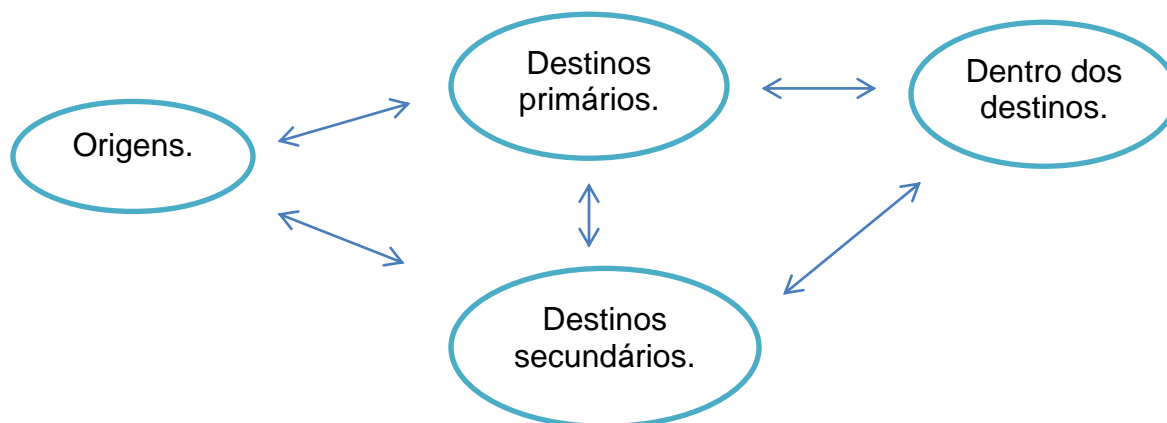
O transporte que se constitui exclusivamente para a atividade turística, pode ser entendido por meio de seis fatores fundamentais para o seu desenvolvimento, sendo eles, comodidade (dividindo a classe turística da econômica); agilidade (movimento); alcance ao destino; preço; rapidez (velocidade para chegar ao

destino); e segurança, além desses pode-se acrescentar mais três fatores, como, a acessibilidade; a infraestrutura; e o conforto (TORRE, 2002).

Contudo, como nem todo passageiro é um visitante, o transporte voltado para a indústria do turismo – o transporte turístico- constitui um subproduto da atividade de transporte. Sem o conhecimento prévio da importância do turismo para o setor de transporte, o planejador de transporte e os tomadores de decisão muitas vezes limitam seus objetivos a atender exclusivamente as necessidades de seu próprio setor, desconsiderando todo o impacto que a regulamentação ou o investimento em infraestrutura podem acarretar para outras atividades, notadamente o comércio e o turismo (PALHARES, 2002, p. 24).

Os serviços de transportes que se constituem para a atividade turística devem ser compostos por uma infraestrutura de equipamentos e serviços de um ou mais modais de transportes, que são essenciais para o deslocamento de turistas e viajantes em geral, entre uma localidade e outra, e dentro do destino final (PAOLILLO, 2001). Assim, como exposto no esquema 3, o transporte pode ser acessado da origem para o destino primário; do primário para o secundário, e dentro dos dois destinos, sejam eles primários ou secundários. Portanto, o transporte se constitui como o principal serviço para o deslocamento na execução de uma viagem.

### Ilustração 3 - Esquema de transporte aplicado ao turismo



**Fonte:** Palhares, 2002 (Adaptado pela autora).

É primordial que o profissional do turismo conheça os destinos para entender quais os modais de transportes que podem ser utilizados a partir das

características da localidade ou da acessibilidade do serviço de transportes. Outro agente que deve entender essa constituição é o próprio viajante, que em alguns casos faz a viagem por conta própria, sem necessariamente precisar de um profissional da área do turismo. Compreender a relação dos dois serviços (turismo e transportes) e da interligação dos modais de transportes (ferroviário, aeroviário, hidroviário e rodoviário) é fundamental para que a viagem se torne mais tranquila e acessível para a prática da atividade turística e para o desenvolvimento da própria localidade.

Outro aspecto é que o profissional do turismo tenha também o conhecimento das características técnicas de cada serviço de transporte, pois são elas que determinam as suas diferentes utilizações que, em sua maioria, se configuram como excludente. Não necessariamente deve ser um conhecimento aprofundado, no sentido de que “[...] o *turismo é um usuário dos sistemas de transportes*, e não o seu produtor” (RONÁ, 2002, p. 87, grifo do autor).

O transporte, além de se configurar como um serviço para a locomoção até o destino e dentro do mesmo, dependendo do contexto, ele pode se assumir como um atrativo, se configurando como um motivo do deslocamento, se destacando como “[...] em alguns casos, o próprio modo de transporte dentro do destino turístico pode se tornar uma atração turística [...]” (PALHARES, 2005, p. 658).

Alguns estudos, como o de Cooper (2002), destaca o caso de *Blue Train* (é um dos lendários trens de luxo do mundo, que executa viagens nas paisagens da África do Sul), no qual o transporte se tornou o motivo das viagens, além de algumas ferrovias. Por exemplo, a Curitiba-Paranaguá e alguns trechos operados com a sua composição antiga, se configurando mais como atrativos turísticos do que como meios de transportes (PAOLILLO; REJOWSKI, 2006). A ligação existente entre transportes e turismo, e a simultaneidade do uso dos dois serviços, são capazes de proporcionar a possibilidade de que os transportes apareçam como uma atração da comunidade para a atividade turística.

Assim também é destacado por Palhares (2002), no qual o próprio serviço de transporte acaba se constituindo como uma experiência turística, em especial com a utilização de cruzeiros, trens panorâmicos. Casos em que o transporte

prevalece ao destino turístico, se constituindo como um atrativo, influenciando na escolha do local a ser visitado, mesmo que como serviço, acaba se constituindo também como atividade turística, a exemplo de passeios de barco.

Alguns elementos devem ser destacados para entender como uma localidade pode se constituir em um destino turístico, sendo eles, as atrações que podem ser naturais, construídas, culturais e sociais; as conveniências que são caracterizadas pelas infraestruturas básicas, centro de informações turísticas, lojas, serviços de transportes e alimentação, entretenimento, hospedagens; a acessibilidade que está relacionada à facilidade de deslocar-se, tanto para chegar ao destino, como dentro dele; e a imagem, que são influenciadas pelas pesquisas feitas pelos turistas antes de chegar na localidade, e pelas experiências relatadas por outros turistas sobre o destino que se deseja visitar (PALHARES, 2005).

Para entender a consolidação de um destino turístico é necessário compreender que cada lugar proporciona um grau de relevância para o visitante, assim como podem ser divididos em destinos primários e secundários. É assim que a circulação acontece, proporcionando ao viajante o deslocamento dentro do destino e de um destino para outro, por meio dos diferentes modais de transportes.

Algumas regiões têm função de trânsito no sistema de transportes turísticos. Além disso, o sistema em si impacta e, ao mesmo tempo, é impactado nos ambientes externos, como humano, sociocultural, econômico, tecnológico, físico, político, legal, etc. Em alguns casos, os viajantes utilizam uma rota direta (rota de acesso); em outros, uma rota indireta (recreacional, mais apropriada no caso de viagens por transporte rodoviário) por meio da qual podem visitar alguns lugares no seu caminho para seus destinos finais (PALHARES, 2005, p. 648).

O transporte desempenha papel fundamental na consolidação de uma região que visa se beneficiar do turismo e se configurar como um destino turístico. Na maioria das vezes, a escolha de um destino pelo visitante é influenciada pela facilidade de deslocamento para chegar ao lugar que se pretende visitar e a facilidade de se deslocar dentro do mesmo.

Observou-se que é inquestionável a relação relevante do turismo com os transportes, no sentido de que o deslocamento acessível a todos influencia decisivamente o desenvolvimento do turismo e a própria localidade. As quatro



modalidades de transportes possuem vantagens e desvantagens que podem ser utilizadas nas viagens turísticas, tornando assim, o destino mais atrativo e competitivo.

Portanto, é necessário destacar que os transportes que são utilizados nas viagens turísticas carecem de mais estudos que visem de fato fazer essa relação e busquem trazer mais serenidade para os debates nas diferentes áreas do turismo. Assim, compreende-se os transportes como um componente fundamental para o desenvolvimento da prática do turismo, sendo imprescindível a compreensão das suas particularidades, sua relação de interdependência e as suas formas de integração.

Na próxima sessão, será apresentada a relevância do estudo se concentrar na região do Marajó, especificamente em Soure, e a importância do transporte fluviomarítimo e os conflitos que existem dentro da localidade, que influenciam diretamente as políticas públicas direcionadas para a região. Destacaram-se também alguns fatores históricos com relação ao transporte para a região, a sua formação cultural, política, geográfica e econômica.

## 5 CARACTERIZAÇÃO DO LOCUS DA PESQUISA: ARQUIPÉLAGO DO MARAJÓ-SOURE

O Marajó é um arquipélago que está localizado na foz do rio Amazonas, possui características próprias e paisagens naturais diversificadas dentro de uma mesma região. Foi nomeada por Vicente Pizón de Ilha Grande de Joanes. Em 1754 recebeu o nome de Marajó, que na língua tupi guarani tem o significado de “barreira do mar” (MIRANDA NETO, 2005).

Localizada no extremo norte do Estado do Pará, apresenta como limites: ao norte o Estado do Amapá e o Oceano Atlântico; ao sul o rio Pará; a leste a Baía do Marajó; e a oeste o estado do Amapá e é banhado pelo Oceano Atlântico. Sua principal forma de acesso acontece por meio da navegação fluviomarítimo. A região do Marajó possui uma área total de 59.308,40 km<sup>2</sup>. Apresenta características singulares, porções altas, e que em sua grande parte não são inundadas pela cheia, contrastando com as baixas, várzeas ou igapós que contribuem para a formação de igarapés, furos e paranás que compõe as especificidades da região (MIRANDA NETO, 2005).

O arquipélago foi instituído como uma Área de Proteção Ambiental de Uso Sustentável-APA criada legalmente pelo Governo Estadual em 2001, de acordo com o decreto s/n de 22 de novembro de 2001, por meio do Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Estado do Pará (IDEFLOR-Bio), que é vinculado a Secretaria de Meio Ambiente (SEMA). Entre as atividades de subsistência da localidade destacam-se a pesca, o extrativismo vegetal, a atividade madeireira e a pecuária extensiva, com grande destaque para a bubalina, destaca-se, nesse trabalho, uma das atividades de subsistência, o turismo. Essas são as fontes de renda significativas do povo marajoara (LIMA *et al.*, 2004).

O Marajó é cortado por furos, ilhas em várias direções, que variam com as estações do ano, podendo ser uma estação seca ou chuvosa. Por essas características os seus rios são considerados rios de maré, já que o rio e o mar se encontram.

A ocidente, o Amazonas banha a maior parte da ilha. Já a sudoeste, a água barrenta dos dois braços do Amazonas dá um aspecto todo peculiar ao solo de suas margens; a exuberante mata de *igapó*, cortada por inúmeros *igarapés*, *paraná*s e *furos*, é o cenário mágico da fauna regional (MIRANDA NETO, 2005, p. 29-30).

Várias comunidades compõem o Marajó, destacando-se os quilombolas, ribeirinhos, indígenas e pescadores. São povos com diversidade e tradicionalidade sociocultural, que agregam significados e especificidades a essa região, “constituindo as denominadas “territorialidades específicas” assim como conhecimento sobre o seu uso e preservação” da região (MARIN, 2015, p.16).

Ressalta-se também diversos conflitos sociais que existem na região, principalmente com relação à utilização dos recursos, pois em sua maioria fazendeiros e madeireiros impedem de forma violenta a utilização das terras pelos povos que habitam as mesmas, impossibilitando as ações das comunidades tradicionais, as quais sofrem repressão dos seus costumes, prevalecendo uma história de dominação e autoritarismo.

Marajó pra Coronel Coutinho e alguns fazendeiros grandes era um mundo à parte, privado, lhes pertencia totalmente. Qualquer pensamento para aliviar as condições do vaqueiro e das fazendas era como um ato de invasão à propriedade (JURANDIR, 2008, p. 55).

As relações de poder acabam prevalecendo, a influência dos fazendeiros e das grandes indústrias madeireiras influenciam o poder público. Assim, “O Estado recusa enfrentar a concentração de terra, as injustiças sociais no campo, entretanto, continua favorecendo o latifúndio e a grande empresa” (MARIN, 2015, p. 42), culminando nas tensões e conflitos existentes na região que possui uma grande extensão de propriedades privadas.

O que prevalece na região é a implantação de projetos que possuem o objetivo principal de desenvolver a localidade, no entanto, na realidade observada, esses projetos refletem de forma negativa, principalmente quando atingem os povos tradicionais, os quais acabam perdendo os seus direitos. Ocorre a desqualificação dos seus modos de vida, que são “[...] considerados atrasados para os padrões da elite local [...]” (TELES, 2015, p. 104).

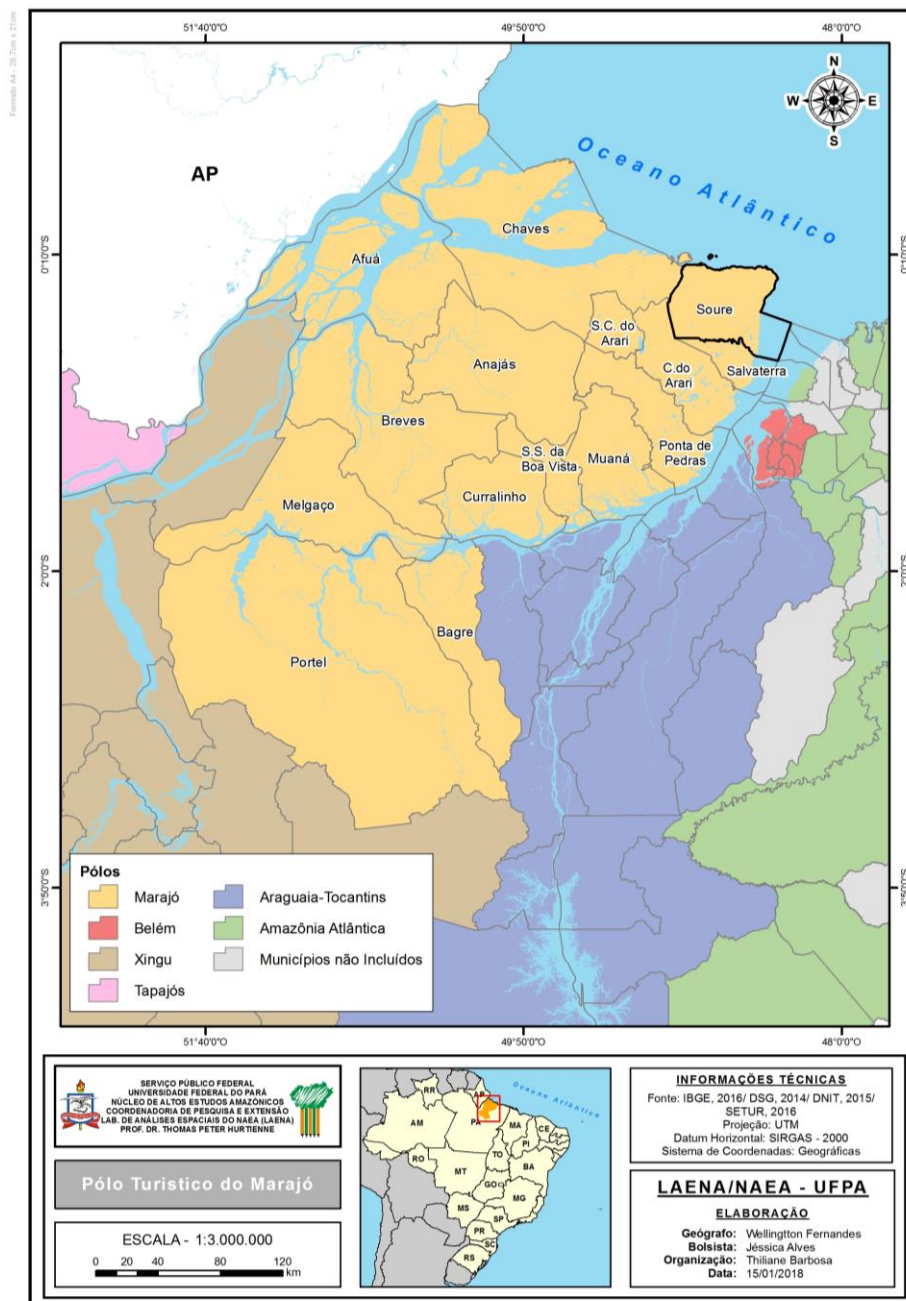
Por vezes a conectividade de um espaço, especialmente em Soure, pode significar a sua inclusão em redes globais que só privilegiam a acumulação capitalista, e a população local literalmente fica, no âmbito dessas tensões de relações de poder, não tendo quase nenhum benefício por conta da pretensa conectividade proporcionada pela integração em contextos globais.

Os fazendeiros, as indústrias madeireiras e os empresários, possuem grandes extensões de terra, com poder, interesses e pensamentos divergentes, que se contradizem com a forma que as comunidades vivem, provocando a desterritorialização<sup>18</sup> destas com efeitos sociais e ambientais irreversíveis (MARIN, 2015).

---

<sup>18</sup>Pode ser definido como uma quebra de vínculos, uma perda de território, ou seja, é o movimento pelo qual se abandona o território, “é a operação da linha de fuga” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 224).

**Ilustração 4 - Municípios que compõe a arquipélago do Marajó**



Fonte: Lab. de Análises Espaciais do NAEA (LAENA) - Prof. Dr. Thomas Hurtienne (2017).

**Fonte:** Lab. de Análises Espaciais do NAEA (LAENA) – Prof. Dr. Thomas Hurtienne (2017).

O arquipélago do Marajó, como ilustrado na figura, é composto por dezesseis municípios, sendo eles, Cachoeira do Arari, Chaves, Muaná, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Afuá, Anajás, Breves, Currealinho, São Sebastião da Boa Vista e Soure. Cada município possui características específicas, que fazem com que o arquipélago se torne uma região com diversidades. Cada cultura e cada povo que compõe o Marajó forma 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). Dentre os doze municípios que fazem parte da Unidade de Conservação (UC) do Marajó.

**Ilustração 5 - Localização do Município de Soure**



**Fonte:** Lab. Análises Espaciais do NAEA (LAENA) – Prof. Dr. Thomas Peter Hurtienne (2017).

Assim como ilustrado no mapa acima, as características naturais de Soure influenciam em sua localização e isolamento das demais regiões do Estado do Pará, fazendo com que o acesso não ocorra por via terrestre, e o deslocamento por

transporte aéreo possui alto custo, o que ocasionou a suspensão do mesmo por falta de demanda, conforme a agência Bonna Viagens. E no que se refere ao transporte interior, a rede rodoviária partindo de Belém para Soure é inexistente. Portanto, o transporte fluviomarítimo representa a principal via de deslocamento para os usuários 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.

Resumidamente, destaca-se a precária infraestrutura de acesso dos terminais de embarque e desembarque do Marajó, especialmente de Soure, além da reduzida oferta de voos e do elevado valor cobrado pelas tarifas aéreas. Estes são, sem dúvida, fatores determinantes que influenciam negativamente a vida dos moradores locais e dos turistas.

Para entender como ocorre o acesso a Soure por via fluviomarítimo, é necessário descrever de forma mais detalhada cada forma de acesso. O mesmo pode 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).

Já o acesso pelo porto de Camará pode ser realizado por meio de balsas (figura 1), que têm o deslocamento a partir do porto de Icoaraci (Distrito à 20 km de Belém do Pará), os usuários que possuem carros e motos particulares podem executar a viagem apenas a partir desse terminal, com destino a Camará, e duração em torno de três horas e meia. 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 figura 1 expõem a chegada e o desembarque da nova balsa ou *ferry boat* São Gabriel, inaugurada em julho de 2017, com acomodações para os automóveis (motos e carros) e para os passageiros.



**Figura 1** - Balsa ou *ferry boat* São Gabriel com desembarque no porto de camará



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

A trajetória é realizada de navio de Belém para Soure (figura 2). O navio sai do terminal hidroviário de Belém Luiz Rebelo Neto, localizado na Avenida Marechal Hermes no bairro do Umarizal, centro de Belém. A referida viagem dura em torno de quatro horas e só pode ser efetuada por pedestres, chegando ao terminal de Camará deve-se utilizar a van ou o ônibus no qual o trajeto dura em torno de uma hora e vinte minutos até o trapiche de Salvaterra, onde é possível pegar a balsa para atravessar para Soure. Essa etapa tem duração em torno de 20 min, ou por meio da utilização de um barco de pequeno porte (conhecido localmente como pô-pô, figura 3) a travessia dura em torno de 20 min. O percurso todo descrito se faz em, aproximadamente, cinco horas e meia de viagem.

**Figura 2** - Navio da empresa Banav com desembarque no porto de camará.



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

**Figura 3** - embarcação de pequeno porte que executa a travessia do trapiche de Salvaterra ao trapiche de Soure



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

Na viagem realizada de lancha, inaugurada em 2015 (figura 4), 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, e a viagem dura em torno de uma hora e meia a duas horas. Com esse meio de locomoção se chega diretamente em Soure, embarcando no terminal hidroviário em Belém e desembarcando no terminal de Soure.

**Figura 4** - Lancha “Campeã 5”



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

Conforme dados do Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará (IDESP) (IDESP, 1971) existiu uma linha fluviomarítimo 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>19</sup> a Soure. Essa linha era realizada pelo navio de turismo “Presidente Vargas”<sup>20</sup>, que tinha a capacidade total de mil e duzentos passageiros. Assim como foi relatado por dois entrevistados, quando a pergunta foi direcionada para a opinião sobre a infraestrutura dos navios, balsas e lanchas:

<sup>19</sup>Mosqueiro é uma ilha fluvial que fica à 72 km do centro de Belém.

<sup>20</sup>Navio que foi construído em Amsterdam na Holanda e era considerado confortável e luxuoso, fazia o transporte misto de carga e passageiros.

[...] olha há anos atrás que a gente tinha um navio grande, eu não sei se você já ouviu falar? Já faz muitos anos, porque eu já tenho quarenta e cinco anos e há muitos anos o navio vinha direto de Belém pra Soure, não tinha essa viagem pra Camará antes era bom, se tivesse eu te digo um navio direto grande de Belém pra Soure direto eu te digo que era melhor [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>21</sup>.

A gente viajava nesse navio que era o único meio de transporte, era bom, era confortável [...] eu não cheguei a ver o naufrágio, por que era uma sexta feira de madrugada, ele chegava de madrugada, tinha muita gente no trapiche na hora da chegada e ai quando ele encostou, saltou todo mundo, ai ele foi virando aos poucos assim que as pessoas saltaram, isso o pessoal conta, eu só vi no outro dia quando ele tava preso nas mangueiras por uns cabos de aço. E ele ficou um bom tempo inclinado preso nas mangueiras e com o tempo ele foi, foi, foi cortando os capôs, ferindo as mangueiras assim, até que ele afundou todo (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>22</sup>.

Para o deslocamento até Soure já existiu um navio que fazia o percurso e que era considerado pelos moradores como um serviço de qualidade que proporcionava uma viagem confortável e segura. O navio fazia o percurso direto de Belém para Soure e a volta embarcava em Soure com desembarque em Belém, sem a passagem por Camará. Isso tornava a viagem mais rápida e sem muitos deslocamentos e transtornos. Conforme os relatos dos entrevistados acima, o navio naufragou depois de uma viagem realizada de Belém para Soure, quando todos os passageiros desembarcaram em Soure, anunciaram que o navio estava afundando, foi um momento de muita tristeza dos moradores que da orla da cidade acompanharam o seu naufrágio.

Conforme o depoimento do comandante do referido navio ao jornal Diário do Pará, 1992, a7: “É lamentável o que ocorreu, porque o navio tinha todas as condições indispensáveis à navegabilidade e era um dos melhores barcos construídos em estaleiros holandeses” (CRUZ, 1999, p. 405). Ficou evidente que o navio Presidente Vargas conseguia proporcionar uma viagem com segurança, qualidade, além de possuir uma infraestrutura adequada.

---

<sup>21</sup>Entrevistado 14 - Morador da vila de Pesqueiro. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>22</sup>Entrevistado 23 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

Os ladrões que passaram pela empresa e a jogaram no fundo do poço estão tranquilos, pois vivem nas cidades grandes e quando desejam viajar alugam iates e aviões, mas o povo que mora as margens do grande Amazonas vai viajar em barcos pequenos, desconfortáveis, arriscando suas vidas e de seus familiares, enquanto isso, os Catamarãs deverão seguir outro Estado mais felizardo, cujas lideranças políticas e empresariais são mais competentes e menos corruptas (CRUZ, 1999, p. 402).

Outro depoimento feito por Arnaldo Barreto Almeida que foi citado no jornal Diário do Pará, 1992, a7, enfatizou a falta de planejamento da empresa ENASA, do Estado e das lideranças políticas que não se preocuparam com a população local que utilizava o navio, e que tinha um sentimento maior pertencimento pelo navio para além de um meio de transporte, pelo fato de que o mesmo fazia um trajeto direto entre a cidade de partida e de destino, além do conforto e do tempo de viagem.

Na realidade atual, observa-se que deveria ocorrer uma renovação nos serviços para que Soure possa se desenvolver, não só com relação à atividade turística, mas com as disponibilidades de serviços que são ofertados aos usuários. Além do acesso à Belém e aos serviços que não dispõem em Soure, que é uma cidade que apresenta uma infraestrutura precária de saúde, educação, etc.. Observa-se uma defasagem com relação à evolução do serviço de transporte fluviomarítimo para Soure.

A capacidade de atrair atividades competitivas depende de uma renovação técnica tanto mais significativa quanto maior a defasagem. Nessas condições, a tendência atual é de um envelhecimento mais rápido do que antes dos subespaços que não dispõem dos meios de atualizar, de um ponto de vista da fluidez (SANTOS, 2008, p. 274).

A partir do que foi exposto, percebe-se que o transporte fluviomarítimo em Soure passou por um retrocesso e não um processo que possa identificar os avanços de sua qualidade, comodidade, rapidez e segurança. Os entrevistados que utilizaram e conheceram o Navio Rebelo Neto afirmam que este foi um dos melhores transportes que fazia o trajeto Belém-Soure.

O aumento do fluxo turístico, assim como a qualidade da experiência dos potenciais visitantes para a região, esbarram na melhoria do principal serviço para

o acesso para Soure, o transporte fluviomarítimo, assim como do principal ponto de entrada, o porto de embarque e desembarque de Soure. O reduzido número de viagens de lanchas, navios e balsas, somados à infraestrutura precária dos trapiches de embarque e desembarque de Salvaterra e de Soure, não possibilitam, em médio prazo, o deslocamento da população com segurança, conforto e qualidade, bem como o desenvolvimento da região com relação ao turismo. A questão do acesso ao Marajó precisa ser refletida se o governo realmente quiser tornar este arquipélago em um destino turístico nacional e internacional.

Marajó a maior ilha fluvio-marinha do mundo (50 mil Km<sup>2</sup>), localizada no norte do Pará, na foz do rio Amazonas, possui campos alagados, fazendas e praias fluviais. Todavia a precariedade do transporte para ilha dificulta o desenvolvimento turístico da região, o que levou também a concentração dos fluxos turísticos em apenas duas cidades, Soure e Salvaterra, na porção leste da ilha. O desafio para os próximos anos é a melhoria do acesso e da qualidade dos serviços oferecidos (SILVA, 2008, p. 133).

Grande parte do público que viaja sozinho para Soure, não utilizando serviços de um agente de viagem e operador, tem dificuldades em encontrar informações, pois existem poucos recursos, produtos e serviços disponíveis *online* (informações sobre como chegar à cidade, e como se deslocar dentro da mesma). A *internet* constitui um importante meio de acesso a informações, possuindo um número significativo de viajantes que frequentemente acessam a rede (CASTELLS, 2002). A preferência pelo auto serviço ou auto atendimento, faz parte também da experiência turística que procura por informações, realiza reservas, compra de passagem, cancela viagens, entre outros. Tendo disponíveis mais serviços para fazer suas reservas pela *internet*, facilidade para mudar reservas *online* e obter informações *online* sobre traslados facilita a viagem e contribui para que o visitante tenha uma boa experiência.

Para tanto, em Soure deve 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

percebia a inserção de modelos específicos influenciados pela globalização, como padrões “perfeitos” para se chegar ao desenvolvimento.

## 6 TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO E TURISMO: UM ESTUDO SOBRE O DESLOCAMENTO PARA SOURE

Essa seção teve por objetivo debater como ocorre a articulação do transporte fluviomarítimo em Soure e a sua influência na vida dos cidadãos locais e no desenvolvimento do turismo para a região. Entende-se que o diálogo entre os três setores (público, privado e sociedade civil organizada) é fundamental para que, de fato, ocorra a relação dos dois serviços de maneira planejada, beneficiando tanto a sociedade quanto a atividade turística. É necessário se pensar na constituição de uma rede aberta de relações entre os atores locais que utilizam o transporte e os que são responsáveis pela implementação de políticas públicas, as quais direta ou indiretamente afetam positiva ou negativamente a atividade turística da região de Soure.

Por esse motivo, foi necessário compreender a visão dos usuários do transporte (moradores locais e turistas), com relação aos serviços ofertados, destacando os principais problemas por eles ressaltados. O enfoque nestas, ocorreu em razão de serem distantes do ponto de vista geográfico do centro de Soure, precisando exclusivamente de transporte rodoviário para o seu deslocamento, além das mesmas estarem situadas próximas de praias que recebem visitas e trabalham com o TBC.

A pesquisa foi direcionada aos presidentes ou vice-presidentes das associações de moradores que existem nas mesmas, entendendo como ocorre o diálogo entre os moradores e os responsáveis pela presidência, além destes com o 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 com a iniciativa privada: agência de turismo (Agência Ilha Bela e *Scafi* turismo) e empresas de transportes (Arapari Navegação LTDA e *Masters Motors*).

Na subseção 6.1 foi proposta a construção de redes de relações para as políticas de transportes articuladas ao turismo em Soure, objetivando o desenvolvimento local. O deslocamento dentro de Soure e a sua influência no



desenvolvimento da atividade turística, a partir do planejamento de políticas intersetoriais, que são destacadas na subseção 6.2.

### **6.1 A Construção de Redes de Relações para as Políticas de Transportes Articuladas ao Turismo em Soure**

A pesquisa demonstrou que a falta de diálogo é um dos problemas observados em Soure, principalmente entre as empresas privadas de transporte, o poder público e a sociedade, já que esta última não participa ativamente do planejamento e das ações realizadas por estes agentes. Ao serem perguntados sobre a participação dos usuários em alguma entrevista ou debate, com relação ao transporte fluviomarítimo e ao turismo, todos foram unânimes em responder negativamente, como pode ser verificado nas três falas 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”<sup>23</sup>; “Também não, nunca fui ouvida pra saber a minha opinião”<sup>24</sup>; “Não, eles só promete que vão trazer”<sup>25</sup>.

A partir da pergunta que objetivou entender se existe uma pesquisa para saber a opinião dos usuários, como é feita, e qual a frequência? Na resposta da empresa privada pode-se perceber que existe a ouvidoria da ARCON, além de formulários nas próprias embarcações e no boxe de Soure, no entanto, por meio da análise realizada pela pesquisadora, pode-se constatar que não existem formulários dentro das embarcações, só nos guichês de compra de passagens, e que os mesmos não podem ser entendidos como uma pesquisa de opinião e sim como um formulário de registro de ocorrência/sugestões/reclamações/elogios (anexo B). Algumas empresas têm em seu planejamento o entendimento de compreender a opinião dos usuários sobre o serviço ofertado. Como pode ser observado na resposta do entrevistado abaixo:

---

<sup>23</sup>Entrevistado 7 - Morador de Icoaraci. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>24</sup>Entrevistado 15 - Morador da vila do Pesqueiro. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>25</sup>Entrevistado 18 - Morador da vila do Céu. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

Existe, nós temos dentro das embarcações formulário e, e, e, que a pessoa pode, pode dá sugestões, reclamações, enfim. Existe no boxe de Soure, de Belém e dentro da lancha nós temos formulários, e tem a ouvidoria da ARCON também, que é onde, uma vez o cliente vai pode fazer uma, uma sugestão ou uma reclamação, as vezes sugestão eles, eles remetem pra gente novamente, mas quando é a parte de reclamação que aí eles vão fazer o, o, o alto, alto de notificação, que não é uma multa, e encaminham pra gente, pra gente tá explicando o, o que houve naquele incidente, naquele número de protocolo, entendeste?! É, como eu te falei as, as, as partes de sugestões e reclamações diretas, dentro, nós temos também, as que, as que o consumidor se sente no direito de reclamar com a ARCON vai via ouvidoria, via ouvidoria, isso vai muito da subjetividade de quem vai, quer fazer a reclamação ou prestar sugestão (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>26</sup>.

A partir da resposta acima, pode-se destacar que algumas reclamações são em forma de notificação, encaminhadas pela ARCON para a empresa prestadora de serviço, com o objetivo de esclarecer o incidente, ou pode ser enviado diretamente para a empresa, quando são reclamações e sugestões. O que não corrobora com as respostas dos usuários entrevistados, pois a maioria não está sendo informada sobre esses formulários ou mesmo não são instigados a participarem desse processo, que é fundamental para a melhoria dos serviços. Um dos fatores para a não ocorrência dessa participação é pelo fato de que o próprio usuário tem que solicitar os formulários, não existe pesquisas periódicas, nem por parte do poder público, nem por parte das empresas privadas. Assim como pode ser observado na resposta que objetivou saber se existe na ARCON uma pesquisa para saber a opinião dos usuários, como é feita? Qual a frequência?

Bom, no momento eu acredito que não tenha tido esse tipo de pesquisa, né?! Acredito que não tenha havido esse tipo de pesquisa, até porque a gente precisa que usuário procure a agência pra poder, divulgue mais a agência, que hoje em dia a agência tá sendo mais divulgada, anteriormente não era tanto divulgada, hoje em dia eu acredito que a ARCON tá na frente de quase tudo do transporte intermunicipal de passageiro, né?! (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>27</sup>.

No entanto, pode-se verificar que as iniciativas estão ocorrendo por parte da ARCON para ouvir e solucionar problemas que são apontados pelos usuários.

<sup>26</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

<sup>27</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

Essa questão foi afirmada pela pesquisadora, quando a mesma depois de uma viagem solicitou um formulário para a agência, o objetivo desse formulário é entender quais são as perguntas e se os formulários de fato podem ser encontrados. A Solicitação do mesmo foi diretamente para o funcionário da ARCON, e ele informou que primeiramente se preenche o formulário da empresa que se encontra nos guichês de compra e venda de passagens, dependendo do problema se solicita o da ARCON. Como pode ser observado na pergunta que visou entender como é avaliado a qualidade dos serviços:

Como eu lhe falei, hoje em dia tá muito boa, tá muito boa mesmo, porque já, já foi péssima mesmo, mas a gente tem batalhado muito em cima disso, dos equipamentos, a questão de, de, de atendimento, né?! Que é importante pras pessoas, o melhor atendimento possível que a gente possa dar, por isso que eu até lhe procurei pra saber o que era que tava acontecendo, fiquei, fico logo curioso, é, eu sou muito assim, sabe?! Têm pessoas que não, cada um trabalha de uma forma, mas eu não, eu gosto de atender da melhor forma possível (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>28</sup>.

Na resposta percebe-se a importância do atendimento e da fiscalização da ARCON, para a resolução dos problemas e para manter um diálogo frequente, tanto com as empresas, como com os usuários. Na pergunta que visou compreender como ocorre a procedência para solucionar os problemas com relação às reclamações realizadas pelos usuários, o entrevistado respondeu que ocorre da seguinte maneira:

Primeiro eu vou, eu vou perguntar o que é que aconteceu, se eu puder resolver no momento, vou tentar resolver perante a empresa, for o caso de passagem, por exemplo, não sei o que, troca de passagem pro outro horário, a gente vai e conversa com o pessoal da empresa, eles trocam, agora se for, por exemplo, criança tem a idade, de até 6 (seis) anos, né?! Ai a empresa não quer dar, ou então pro idoso, que a gente sente, a gente tem muito problema com idoso, a empresa não quer dar, chega lá e conversa, olha, não tem como, as vezes até já passou da porcentagem, que é 15% (quinze) por cento, já passou dos 15% (quinze) por cento a gente vai lá e conversa, a empresa já cede aquela passagem (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>29</sup>.

O entrevistado acima ressaltou, que a fiscalização só é possível por meio do diálogo direto entre a agência de regulamentação, as empresas e os usuários.

---

<sup>28</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

<sup>29</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

Quando o usuário participa do processo de formulação e implementação de melhorias com relação ao transporte fluviomarítimo e o turismo, o planejamento pode vir a se constituir como uma ferramenta capaz de abarcar as necessidades dos mesmos e de formular iniciativas viáveis para os problemas ressaltados. O conhecimento sobre os deveres e direitos dos cidadãos é destacado como um instrumento capaz de viabilizar a participação (WERING; NEIL, 2001), ou seja, a educação cidadã poderia vir a ser um meio eficiente de fazer com que os usuários participem das ações.

Outra fala de entrevistado que confirma essa falta de diálogo entre os setores, destacando a atividade turística, foi a resposta do funcionário da SETUR-Soure, sobre como tem sido efetuado esse diálogo entre o setor público, privado e a população local com relação ao transporte fluviomarítimo e ao turismo?

Ô, não existe nenhuma documentação nessa gestão que eu pudesse te comprovar ai que existe uma, um, uma articulação desses setores que cê falou. O que existe são algumas reuniões pontuais, reuniões promovidas pela associação comercial do município em parceria com o município com a secretaria de estado, tanto de transporte quanto de turismo que entendem que a questão transporte Marajó ela é delicada, ela é muito delicada, só que aí cada município acaba brigando, né?! Pela sua demanda e aqui a gente conseguiu fazer, ter essa discussão e é muito proveniente dessas discussões, dessas articulações, porque a maioria desses, dessas reuniões elas são, elas são abertas pra quem quiser falar, mas infelizmente, felizmente ou infelizmente a gente tem a presença daquelas pessoas que não depende somente do ir e vir, mas dependem do ir e vir, porque tem o seu negócio e esse negócio ele só vai ter fluxo se eu tiver fluxo, né?! Então, é, é, as pessoas acabam se interessando mais pelo, por essas discussões (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>30</sup>.

Em conformidade com a resposta, identifica-se o diálogo, mas só entre os setores que possuem algum interesse econômico pela atividade turística. No geral não há preocupação com relação à questão social do transporte que, diretamente, influenciaria na atividade turística. O *trade* turístico está se articulando, mas com cada setor e/ou agente, buscando interesses específicos com relação ao desenvolvimento do turismo.

---

<sup>30</sup>Entrevistado da SETUR/Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

Destaca-se a importância da intersectorialidade 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 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.

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-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 sim 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)<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup>Entrevistado da SETUR/Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

Para que o turismo de fato aconteça, a acessibilidade é um requisito de extrema relevância. 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 diversas outros subprodutos e setores, o que torna a prestação de serviço bastante heterogênea” (SILVA, 2008, p. 48). O transporte se constitui como um dos serviços que pode facilitar o acesso, já que a melhoria da infraestrutura portuária e a integração entre os modais de transporte, por exemplo, estimularia operações para chegar ao destino e dentro do mesmo.

Ocorre que o planejamento do turismo é desvinculado de qualquer outro setor, desde a fase do diagnóstico. As parcerias, quando ocorrem, são feitas após o planejamento, implicando uma implementação falha e, na maioria dos casos, sem resultados efetivos. Apesar de outros fatores influenciarem a fase de execução dos projetos (fatores climáticos, político-administrativos e ecológicos), pode-se concluir que a implementação das ações passa por uma série de dificuldades de execução em função da ausência de intersectorialidade, tanto entre os órgãos públicos estaduais e municipais quanto entre outros setores também afetados pelas ações do projeto, como é o caso do transporte. (SILVA; MERCÊS, 2016, p. 417).

A descentralização no processo de planejamento não é a garantia da participação, mas pode reiterar as diferenças entre os atores, fazendo com que todos possam ter os seus interesses incluídos, principalmente quando estes são coletivos e afetam diretamente a vida em sociedade. Outra questão é a transferência de competências públicas para entidades privadas, que modifica a relação entre o Estado e a sociedade, pois a prestação de serviços de caráter público pode ser repassada a entidades privadas (HABERMAS, 1984), como ocorre com o serviço de transportes para Soure.

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, é, sugere alguma melhoria no transporte e, a gente leva, eu como encarregado de operações, leva o, a direção da empresa para tomar as providências devidas”<sup>32</sup>.

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)<sup>33</sup>.

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.

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).

Ressalta-se problemas em relação a algumas iniciativas, que só estão acontecendo a partir da atividade turística (férias). Em conformidade com os usuários que concederam as entrevistas, pode ser verificado que estudos

---

<sup>32</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

<sup>33</sup>Entrevistado da SETUR/Belém. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

preliminares sobre as iniciativas relacionadas ao transporte e ao turismo, não estão sendo realizados para que soluções viáveis possam acontecer, não apenas no período de férias, mas no ano todo, partindo do princípio de que o usuário mais assíduo é o morador local e não os turistas e que se o transporte for de qualidade para o morador, conseqüentemente será para o turista, “[...] uma vez que a tradição brasileira insiste em preparar e valorizar somente o lado da demanda, ou seja, o turista, deixando para segundo plano os anseios e as necessidades dos ‘anfitriões’” (ALLIS, 2002, p. 34).

Três perguntas diferentes foram capazes de identificar tal assertiva, sendo elas: você acha que o Estado está investindo no transporte fluviomarítimo; quais os investimentos que em sua opinião seriam importantes e, qual a sua opinião sobre o transporte fluviomarítimo, especificamente a oferta de horários disponíveis?

[...] aqui em Soure olha, a gente depende de horário de pra condução, quando não é condução, então acredito que deveria ser uma coisa assim, não que fosse só na época das férias né?! Mas pra própria população que também precisa, né?! Eu acredito, eu acho que tá precário (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>34</sup>.

É geralmente quando chega o período de férias eles, não é o horário, não são os mesmos horários, não são os horários de um período normal, entendeu?! Sempre têm mais balsa, têm mais, às vezes tem balsa de madrugada, porquê o período que não é férias vai até, acho que até, acho que só de manhã tem balsa, e quando chega período de férias é de manhã, é a tarde, a noite, tem balsa até 9 horas da noite, 9:30 da noite vindo pra cá [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>35</sup>.

Ah é de suma importância pra nós, foi o que, o que aconteceu de melhor foi essa, a volta desse, dessa, dessa lancha, que a, a, ainda tem muitos impactos, mas, foi de melhor pra gente, né?! E a gente gostava muito quando ela ia a tarde, porquê o turista vinha de manhã e voltava a tarde, sabe? Era muito bom pra gente. Por mais que isso acontece, o turismo ainda é impossibilitado, por falta de transporte, falta de horário, falta de organização e diálogo (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>36</sup>.

De acordo com os entrevistados, o turismo é percebido e inserido em Soure como uma solução imediata para os problemas que são diários, que atingem principalmente o morador local. Quando a pesquisa ocorreu fora de época de

<sup>34</sup> Entrevistado 21 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>35</sup> Entrevistado 20 - Morador de Icoaraci. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>36</sup> Presidente da ASMUPESQ. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.



veraneio pode-se perceber a fragilidades de horários das lanchas, pois as viagens só ocorrem pela parte da manhã, as viagens pela tarde foram suspensas e só retornam no período de férias, o que inviabiliza a locomoção dos moradores e até a visita de turistas que querem fazer a viagem de ida e volta no mesmo dia.

As soluções devem ser planejadas e colocadas em prática com o objetivo de solucionar os problemas que são constantes e devem ser visualizadas como Políticas Públicas de Transportes, e não apenas como Políticas de Turismo as quais só ocorrem em épocas específicas. Ressalta-se a dupla importância do transporte, tanto para o turismo, como para o deslocamento da população para o trabalho, para o acesso local para o estudo, e para o acesso aos serviços, que são precários ou mesmo não existem em Soure e no Marajó.

Para que seja possível a definição de uma política pública conjunta entre o serviço de transporte e a atividade turística, se faz necessário a promoção de ações intersetoriais de planejamento estratégico, que sejam elaboradas e analisadas sob uma perspectiva de complementariedade entre os interesses da população e o desenvolvimento do turismo (BENI, 2001).

Na pergunta que visou compreender quais são os principais entraves para a viabilização do transporte fluviomarítimo em Soure, na resposta o entrevistado enfatizou as ações que já foram implementadas:

Então, o processo ocorre no cumprimento de etapas, no momento que você teve um investimento no terminal hidroviário, com, é, as condições que hoje nós temos, como se fosse o terminal aeroviário, naturalmente você teria que evoluir na questão do transporte em si, porque, uma coisa chama a outra [...] nós estamos falando única e exclusivamente da acessibilidade, mas é preciso ver que existe um conjunto de coisas, além da acessibilidade, nós tivemos o asfaltamento da PA 154 que leva de Salvaterra à Cachoeira do Arari [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>37</sup>.

Por mais que algumas das ações que estão destacadas no quadro acima tenham sido implementadas, o turismo na região ainda precisa de profissionalização para os prestadores de serviço há falta de informação nos principais pontos de acesso (portos, aeroportos e rodoviárias), além da baixa qualidade dos transportes. O desenvolvimento do turismo, enquanto uma atividade

---

<sup>37</sup>Entrevistado da SETUR-Belém. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

que pode influenciar no desenvolvimento de Soure, ainda esbarra nesses problemas, como foi ressaltado pelo entrevistado abaixo, quando a pergunta visou compreender a sua opinião sobre a qualidade dos serviços turísticos?

Então, eu acredito no turismo na região do Marajó, eu acredito nos avanços, é, empresariais, que as pessoas entendam o que é o conceito de turismo, porque muitos querem fazer o turismo, mas poucos entendem o que é o conceito de turismo, então, é, capacitar, profissionalizar cada vez mais, pra cada estabelecimento melhorar o seu atendimento, então, primordial, além do transporte, é trabalhar a qualificação pra que tenha mais resultados, mas ainda não somos profissionais [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>38</sup>.

Uma das ações de melhoria é a construção da ponte de ligação dos municípios de Salvaterra e Soure, que é ressaltado pelo entrevistado da SETUR com sede em Soure como um projeto que dificilmente será executado, por demandar tempo e um alto custo financeiro, além de estar há algum tempo nas discussões e que, não se constitui como uma ação imediata.

[...] execução dessa ação a ponte, que liga, que deva ligar Soure e Salvaterra, mas eu te digo que não é pra hoje e nem pra amanhã, tá! Porque justamente traz discussões e tá dentro de um projeto que ele já tem ai dez anos de discussão, não que a gente não acredite no projeto, a gente acredita muito e precisa muito do PRODETUR, mas como imediato talvez essa não seja lá na escala de, de demandas preferenciais a, a ponte [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>39</sup>.

Sobre esse projeto, alguns moradores locais preferem que a construção da ponte não ocorra, pois eles acreditam que a dificuldade de acesso é o que torna Soure uma localidade tranquila. Dessa forma, para muitos moradores locais a criação da ponte não é uma solução para os seus problemas de acesso. Essa ação pode até se constituir como mais um problema para a localidade. Como pode ser observado na resposta abaixo:

---

<sup>38</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

<sup>39</sup>Entrevistado da SETUR-Soure. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2017.

Eu no caso como morador daqui, eu me considero no caso filho de Soure, a minha filha nasceu aqui também, mas eu não tenho esse interesse muito desse progresso chegar aqui com muita força, entendeu?! Porque, vai acabar o nosso sossego, que muitas vezes eles falam em fazer uma ponte na travessia do rio, eu não faço questão, muitos não fazem questão, porque se não acaba o nosso sossego, mas antes esse, esse difícil acesso ai, pra chegar aqui, por isso que muita gente, as vezes tem pessoa que tá escolhendo o nosso lugar por causa disso, pela tranquilidade, a paz de espírito, você consegue aqui ainda, entendeu?! (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>40</sup>.

As políticas públicas devem se constituir como elemento fundamental para o desenvolvimento de uma região, políticas que estejam articuladas entre as atividades econômicas da localidade. Em que a sua formulação e implementação esteja pautada na melhoria da qualidade de vida da população local.

A evolução dos fluxos turísticos necessitam de atenção, pois as perspectivas de crescimento dos mercados e as políticas públicas envolvidas na dinamização destes, tendem a impactar rapidamente nos pontos de acesso. Um rápido aumento da demanda não acompanhado pela melhoria das infraestruturas disponíveis pode provocar o estrangulamento das mesmas, causando diminuição da qualidade da experiência, aumento dos custos operacionais e inversão da tendência de crescimento (SILVA, 2008, p. 86).

Com a finalidade de verificar a qualidade do serviço, para compreender a dinâmica do acesso a Soure por meio do transporte fluviomarítimo, os próximos parágrafos trazem a opinião dos usuários com relação a segurança, a acessibilidade, aos portos de embarque e desembarque, ao conforto, ao preço, ao tempo de viagem, a oferta de horários, entre outros fatores que influenciam diretamente na prática de uma viagem e na experiência dos turistas.

Outros conceitos vitais para os destinos turísticos são a “acessibilidade”, que, além de influenciarem a relação transporte-turismo, evidenciam os papéis de atuação dos setores público e privado em provê-las. Acessibilidade é simplesmente uma medida geográfica comparativa de vários pontos dentro de uma rede e das conexões que são possíveis devido a provisão de transportes existentes. Conectividade é uma medida semelhante, mas examina as restrições práticas, tecnológicas e as oportunidades para maior acessibilidade, incluindo menor tempo de viagens ou modos de transportes mais eficientes (LOHMANN; CASTRO, 2013, p. 7).

---

<sup>40</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

Entender como ocorre essa relação em Soure, de acessibilidade e conectividade da localidade para a locomoção dos moradores e para o desenvolvimento do destino, é fundamental para a análise, que só poderá ser possível a partir da opinião dos usuários sobre o transporte que é disponibilizado em Soure e sobre a prática turística que vem acontecendo na localidade.

Relacionado ao porto de embarque e desembarque, ele é o primeiro contato dos usuários (moradores ou turistas), com o serviço de transporte e com a localidade que está acessando. Nesse sentido, o porto se constitui em um elemento fundamental para facilitar ou limitar o acesso a Soure. Alguns problemas frequentes foram apontados pelos entrevistados e apresentados na análise, como: mau dimensionamento, não integração com os outros modais de transporte, nesse caso específico o rodoviário.

Em Soure é preciso utilizar mais de um modal quando se faz a viagem por meio de navio, de balsa e de lancha com acesso pelo porto de Camará, o que poderia ser facilitado por meio da integração entre os modais.

[...] a ilha de Marajó, cujo acesso, por via fluvial apresenta todas as deficiências acima apresentadas, onerando o produto, tornando-o ainda mais caro devido aos custos derivados dos problemas no setor de transporte. As agências de viagens e os guias de turismo que operam os roteiros (*packages*) para a ilha, ao longo dos últimos anos, vêm recebendo constantes reclamações sobre o sistema de transporte: “a viagem é muito demorada”; “o barco não tem estrutura nenhuma”; “o local de embarque é péssimo”, entre outras, mostram a baixa qualidade associada aos serviços prestados (SILVA, 2008, p. 51).

A afirmação feita na pesquisa de Silva (2008) pode ser confirmada nas falas dos entrevistados quando foi realizada a pergunta que pretendeu entender qual a opinião do entrevistado sobre o transporte fluviomarítimo da região? Vale ressaltar que a pesquisa aqui apresentada foi realizada no ano de 2017/2018, ou seja, 9/10 anos após a pesquisa de Silva (2008), no entanto, os problemas se apresentam os mesmos. Durante todo esse tempo, algumas medidas foram implementadas, mas não conseguiram, de fato, solucionar as dificuldades. 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, ai salta da lancha pega o transporte vem por Salvaterra, de Salvaterra salta pega o transporte, a balsa atravessa pra 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, não, já, diminui muita coisa, principalmente quem traz esse negocio 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)<sup>41</sup>.

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 5), 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.

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

---

<sup>41</sup>Vice-presidente da AMPOC. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

motocicletas particulares ou pagando para atravessar nas embarcações de pequeno porte, quando não possuem transportes particulares.

**Figura 5** - Cabine de compra e venda de passagens-porto camará



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

Os problemas acima destacados se constituem como limitadores do acesso de moradores e dos fluxos turísticos, fatos que afetam 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).

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)<sup>42</sup>.

<sup>42</sup>Entrevistado 10 - Morador de Ananindeua. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

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)<sup>43</sup>.

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.

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 eletrônicas e de casas de câmbio (para troca de moedas de turistas internacionais), pois só foi encontrado um caixa eletrônico na localidade (figura 6). Assim como, a localização do espaço de informações turísticas, que fica localizado no desembarque (figura 7) 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

---

<sup>43</sup>Entrevistado 13 - Morador de Belém. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

sejam condizentes com as singularidades, visando facilitar a viagem e não dificultá-la.

**Figura 6** - Caixa eletrônico do porto de Belém- Luiz Rebelo Neto



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 7** - Posto de informações turísticas - Terminal hidroviário Luiz Rebelo Neto- Belém



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).



**Figura 8** - Espaço de espera para o embarque e desembarque (porto de Belém-Luiz Rebelo Neto).



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

As figuras 8 e 9 retratam os espaços de espera do terminal hidroviário de Belém, nas quais 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). Percebe-se também, que o acesso às embarcações é coberto (figura 10), para que o pedestre possa se locomover sem problemas com relação ao clima, diferente do porto de Camará, que não dispõe de tal infraestrutura (figura 11).

**Figura 9** - Saguão do porto de Belém - Luiz Rebelo Neto



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 10** - Ponte de acesso entre a embarcação que chega no terminal de Belém e o porto de embarque e desembarque - Luiz Rebelo Neto



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 11** - Saguão do porto de Camará, localizado em Salvaterra



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

**Figura 12** - Saguão do porto de Icoaraci



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

Em relação aos portos de Icoaraci (figura 12) e Camará, 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? [...]”<sup>44</sup>.

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)<sup>45</sup>.

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 figura 13 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.

---

<sup>44</sup>Entrevistado 10 - Morador da Comunidade do Pesqueiro. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>45</sup>Entrevistado 10 - Morador de Ananindeua. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

**Figura 13** - Trapiche do porto de Salvaterra, no qual ocorreu o acidente



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

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” (MEGUIS; 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 figura 14, que diferente dos outros terminais e trapiches existe um portão de entrada, controlado por um funcionário da empresa.

**Figura 14** - Portão de acesso ao porto de Icoaraci



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

A pesquisa constatou, também, 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. Isso pode ser observado na figura 15.

**Figura 15** - Manutenção do trapiche de acesso a balsa ou barcos de pequeno porte- trapiche Salvaterra



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

Evidencia-se, na figura 15, que o operário não utiliza equipamentos de segurança na execução da manutenção do trapiche, a qual demonstra estar em estado precário, afirmando a falta de preocupação com relação a 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 e o porto de Icoaraci. Essa situação causa muitos problemas de acessibilidade, possibilitando a ocorrência de acidentes e dificultando a locomoção dos usuários. A figura 16 retrata a ponte de acesso entre a embarcação fluviomarítimo e o terminal hidroviário de Camará, onde se percebe que a ponte de acesso é estreita e sem condições que possibilitem a acessibilidade para os usuários, além de não ser coberta, para proteger do sol e/ou da chuva.

**Figura 16** - Ponte de acesso do navio ao porto de Camará



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

A partir da observação de campo, percebeu-se que os terminais hidroviários que servem cidades como Icoaraci (figura17) e 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.



**Figura 17** - Trapiche do porto de Icoaraci



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

Também há 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.

Na figura 18, pode ser visualizada a antiga ponte de acesso do trapiche de Soure, a mesma era em madeira, passou por uma reforma, e agora é uma ponte de concreto.

**Figura 18** - Trapiche de Soure (antes da reforma).



**Fonte:** Acervo Scafi Turismo (2015).

**Figura 19** - Ponte de acesso entre a embarcação e o trapiche de Soure



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 20** - Trapiche de Soure (depois da reforma)



Fonte: Thiliane Meguis (2018).

A partir das observações realizadas pelos usuários, e afirmada nas viagens, 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, obteve-se as seguintes respostas:

Olha deixa eu te falar, desde lá de Belém, [...] já aconteceu de situações de eu ligar perguntar se tinha a passagem pra aquele dia, aquele horário, ai 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?! Já também aconteceu da gente dizer assim, olha eu quero pra tal horário, tal horário tá lotado, ai a gente compra pra uma depois e de colegas nossos dizer assim não, mas eu fui lá tinha, entendeu?! [...] aqui, 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? Ai 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 (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>46</sup>.

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 (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>47</sup>.

Constata-se que existem contradições nas informações que são repassadas aos usuários, influenciando na formação de filas, dificultando a viagem, bem como a falta de iluminação pública, tanto dos terminais, quanto das estradas, bem como, sinalização para chegar aos terminais, como pode ser observado na imagem 21 da estrada de acesso ao porto de Icoaraci, que se encontra em um péssimo estado de conservação e manutenção.

---

<sup>46</sup>Entrevistado 13 - Morador de Belém. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>47</sup>Entrevistado 6 - Morador de Belém. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

**Figura 21** - Placa informativa para chegar ao terminal hidroviário de Icoaraci



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

Uma opção de melhoria para alguns dos problemas apresentados acima, e destacados nas respostas dos entrevistados, seria a compra e venda de passagens por via eletrônica, além de guichês específicos para cada necessidade, que se configuraria como uma opção eficaz para minimizar a desorganização e as filas, que se formam nos terminais, como pode ser observado na figura 22. Essa sugestão é relatada na fala da entrevistada abaixo:

[...] seria excelente se houvesse venda de passagens pela *internet*, hoje em dia tudo é *online*, né?! Na verdade tudo é facilitado, seria maravilhoso, tipo, você pode fazer isso em casa fazer o pagamento, né?! Até pela *internet*, e só imprimir no porto de embarque e desembarque, a gente não faz isso com passagem aérea! Então por que a gente não poderia fazer desse jeito, seria, a gente, seria maravilhoso, porque, nem todo mundo tem esse tempo de comprar a passagem de ir lá, entendeu?! (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>48</sup>.

<sup>48</sup>Entrevistado 13 - Morador de Belém. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.



**Figura 22** - Filas que só formam nos terminais de embarque e desembarque- Terminal hidroviário de Belém-Luiz Rebelo Neto.



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

Por meio da pesquisa realizada com as empresas de transportes, identificou-se que não existe um sistema digital de vendas de passagens, existe apenas um sistema de reserva via telefone, no qual o usuário faz a reserva alguns dias antes da viagem, e no dia da viagem tem antecedência de 30 min para a retirada do bilhete. Caso o usuário não chegue dentro desse tempo, perde a reserva, e o bilhete retorna para a venda nos guichês dos terminais. Esse sistema de reserva é orientado pela ARCON e as agências de viagens também fazem reservas, por meio do mesmo sistema e com as mesmas regras. O procedimento desse sistema foi vivenciado pela pesquisadora, confirmando assim, o funcionamento do mesmo.

Como pode ser evidenciado nas respostas das empresas operadoras de serviço de transporte fluviomarítimo, quando a pergunta estava relacionada a existência de venda *online*, as mesmas confirmaram que não existe, como pode ser verificado na resposta a seguir: “Não, não funciona, é só, a venda é só física,

as reservas que são através dos aplicativos e telefone também”<sup>49</sup>. “É, a nossa empresa ainda não, tá certo?! É, a Banav também não [...]”<sup>50</sup>.

Existem *sites* das empresas, no entanto os mesmos não dispõem de informações suficientes e necessárias para as dúvidas dos usuários, alguns *sites* de empresas de transportes estão desatualizados e outras empresas apenas possuem redes sociais como, por exemplo, *instagram* e *facebook*. A questão da criação de *sites* com informações e reservas, é destacada como uma vantagem competitiva e necessária para a melhoria dos serviços, pois as empresas podem adquirir as informações sobre os seus clientes por meio das reservas, além de facilitar a compra para os usuários, fazendo com que a empresa possa conhecer melhor os seus usuários e as características do seu público alvo (PALHARES, 2002).

Outra observação da pesquisadora foi que as empresas BANAV e Arapari Navegação Ltda. as quais vendem passagens para Soure, revezam as vendas. Quando se pretende comprar uma passagem com antecedência, os atendentes não sabem informar qual a empresa que estará responsável pela data solicitada e se o dia que você solicita estará disponível. Portanto, os gestores das empresas não estão atentos às necessidades dos usuários, pois o desentendimento entre os operadores (falta de informação), e os usuários (filas e reclamações) é constante. A escala realizada entre as empresas é mais bem explicada a partir da seguinte pergunta sobre como ocorre o revezamento entre a empresa Arapari Navegações e a Banav. A resposta do entrevistado da empresa esclarece esse revezamento:

[...] uma semana a Arapari tá trabalhando, é, fazendo 6h30 (seis e meia) da manhã o navio e 7h00 (sete) hora a lancha, ela vai até domingo fazendo 7h00 (sete) horas a lancha e 10h00 (dez) hora o navio, esse navio que vai de, de 10h00 (dez) horas domingo, e a lancha que vai 7h00 (sete) horas não retorna mais no domingo, quem já retorna é a empresa Banav, pra começar na segunda feira a troca de manhã, e a gente só vem de lá na segunda feira de manhã com a lancha de 7h00 (sete) hora e o navio de 6h30 (seis e meia), a troca é feita assim no domingo (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

<sup>50</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

<sup>51</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

Outra questão importante e que foi relatado por um dos entrevistados, foi a relevância e facilidade que a inserção de mapas informativos nos terminais e trapiches causariam, principalmente para que os visitantes pudessem se locomover dentro da cidade. Essa resposta surgiu a partir da pergunta que visou entender a percepção do usuário sobre o serviço de transporte, especificamente sobre o atendimento:

Posso te dizer que o atendimento, ninguém atende nada ali. Um atendimento razoável, se perguntar alguma coisa o cara indica tipo assim oh, vai aqui, vai aqui e pronto, não tem aquele mapa, toma aqui oh, aquele mapa da cidade, um mini mapa tipo assim, um folhetozinho, [...] é tipo assim tu vai aqui segue a tua vida e se tu te perder pergunta de outro, é tipo assim, não é aquela informação mesmo, [...] tu não tem aquela informação, olha tem que ir assim, assim, tome aqui um mapa, e isso aqui e tal, você tá aqui e tal, olha essa daqui é a cidade e tudo mais, as ruas e tudo mais, não tem isso aqui em Soure é tipo o boca a boca, entendeu?! (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>52</sup>.

A qualidade do bom atendimento em um terminal e dentro das embarcações depende da interação de dois fatores: a possibilidade de acessar uma boa infraestrutura física e os recursos humanos devidamente capacitados. O usuário pode ser recebido em um ambiente que proporcione comodidade e conforto a partir das estruturas físicas das embarcações e dos terminais, mas não terá o efeito positivo se estes não estiverem acompanhados de recursos humanos capacitados para tal atividade.

Estas questões abertas visam fornecer uma visão mais detalhada da operação do terminal, principalmente a aspectos relacionados aos usuários, como: pontos de congestionamento de pessoas; locais de conflitos de usuários, o que diminuí a percepção qualitativa do serviço/produto; salas de embarque e desembarque. Entre as situações a serem observadas estão: se as pessoas transitam facilmente pelo terminal; se há sinalização adequada, informando os serviços disponíveis no terminal; conflitos entre usuários na área interna e externa do terminal; a qualidade do deslocamento, acessos aos terminais públicos de transporte e tempo de espera (SILVA, 2008, p. 191).

A percepção de questões relacionadas ao tempo de viagem à espera nos terminais, e à qualidade do serviço, deve ser visualizada a partir das percepções dos usuários, pois esses vivenciam na prática cada componente citado por Silva

---

<sup>52</sup>Entrevistado 18 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.



(2008), os quais devem ser verificados e incluídos no processo de planejamento local.

Outra questão relevante e que merece destaque é o tempo de viagem, principalmente de navio, a qual dura em torno de três horas e meia até o porto de Camará. Observou-se que as acomodações no navio são desconfortáveis e que as embarcações estão em péssima condição de conservação; com banheiros em estado de conservação precária e sujos, e os coletes salva vidas se encontram em estado precário de manutenção. Corroborando com o relatório executivo da ANTAQ, muitas embarcações encontram-se com as características precárias.

A maioria das linhas da Amazônia ainda são servidas por embarcações de tecnologias ultrapassadas e em muitos casos construídas em madeira ou em aço com idades superiores a dezenas de anos; no entanto, observa-se regularmente, que após reformas e adequações, as mesmas geralmente obtém nova idade (BRASIL, 2013, p. 99).

Essa realidade foi vivenciada pelos usuários e pela pesquisadora em uma viagem retornando de Soure para Belém, o navio Marcos Mateus que executava a viagem estava em estado precário de manutenção. Mesmo dispondo de uma área *vip* a qual possui uma infraestrutura com maior conforto, banheiro interno, ar condicionado e televisão. Esse espaço se localiza no segundo andar da embarcação, para que o usuário tenha acesso a área *vip* (figura 28) ele precisa dispor de recursos financeiros, pois o preço é mais elevado do que a prática da viagem realizada na outra área do navio, o que torna inacessível para muitos usuários.

Como foi bastante sinalizada pelos usuários a insatisfação com relação 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. Quando a pergunta buscou identificar a opinião dos usuários em relação à infraestrutura do barco, obteve-se as seguintes respostas: “totalmente precária, eu também fiquei com um certo medo quando eu entrei aqui. Dá a impressão de que não tem uma manutenção, nem nada semelhante [...]”<sup>53</sup>. “É

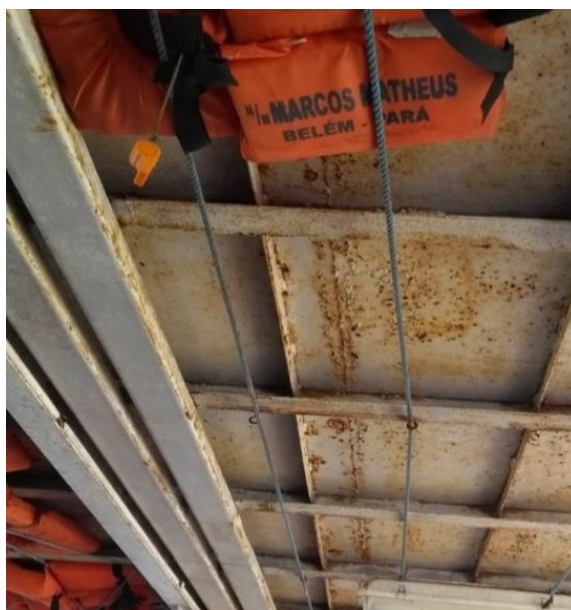
---

<sup>53</sup>Entrevistado 01 - Morador de São Miguel do Guamá. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

um barco velho, dá pra perceber que é um *ferry boat* velho, [...] um barco desses, se bate em outra e afundar, Deus me livre, mas é um barco antigo”<sup>54</sup>.

Como é possível perceber, a maioria dos usuários identificou a falta de manutenção do navio Marcos Mateus, que proporciona insegurança, e a falta de conforto nas acomodações, ilustrado nas figuras 23, 24, 25, 26 e 27. O mesmo se encontrava bastante enferrujado, com uma infraestrutura precária, na qual se observa cadeiras de plástico que não proporcionam comodidade nenhuma.

**Figura 23** - Infraestrutura interna do Navio Marcos Mateus, mostrando as condições precárias do navio, afirmando a falta de manutenção e comodidade do navio



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

A figura 24 mostra o momento que começou a chover e foi o turista quem desceu as lonas para que a chuva não molhasse os usuários. Nenhum funcionário apareceu no momento do ocorrido para executar tal procedimento. Pode-se afirmar que os funcionários, em alguns momentos, não estão atentos e/ou capacitados para solucionar os problemas que estão ocorrendo internamente e externamente na viagem.

---

<sup>54</sup>Entrevistado 08 - Morador de Amapá. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

**Figura 24** - Infraestrutura interna do Navio Marcos Mateus, mostrando as condições precárias do navio, afirmando a falta de manutenção e comodidade do navio.



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

**Figura 25** - Infraestrutura interna das acomodações de um navio



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

**Figura 26** - Infraestrutura interna do banheiro do navio



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

**Figura 27** - Infraestrutura interna do navio e armazenamento dos coletes salva vidas.



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).



**Figura 28** - Infraestrutura interna da sala *vip* do navio



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

Ao perguntar aos usuários sobre o tempo de viagem, a maioria destes não se encontram satisfeitos, como relatam: “eu acho que não é bom, e pelo menos acomodação que uma cadeira dura daquela que você vai, o banheiro não é bacana, né?! Por quê uma viagem tudo tem que ser bom, né?! [...]”<sup>55</sup>. A maioria dos usuários que utiliza os navios se acomoda quando querem dormir, no chão e nas cadeiras, que não proporcionam o mínimo de conforto, como pode ser observado nas figuras 29 e 30.

Deve-se considerar que o transporte de passageiros na Região Amazônica, tem um cunho social de elevada importância, tendo em vista que inúmeras comunidades e localidades, especificamente Soure, não possuem outra opção de transporte para se locomoverem, que não a fluvial (BRASIL, 2013). Uma das maiores dificuldades nesse transporte por navio com desembarque no Camará é a disponibilidade de embarcações que atenda a padrões de serviço adequado.

---

<sup>55</sup>Entrevistado 14 - Morador da vila de Pesqueiro. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

**Figura 29** - Momento que mostra a maneira que os usuários se acomodam no navio, indo de Belém para Soure, com viagem de quase 4h de duração.



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

**Figura 30** - Momento que mostra a maneira que os usuários se acomodam no navio, indo de Belém para Soure, com viagem de quase 4h de duração.



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

Uma das práticas mais observadas durante as viagens são dos usuários tentarem se acomodar de diversas formas no navio, sem o mínimo de conforto e também sem dispor de nenhuma distração durante a viagem, a não ser a paisagem visualizada no percurso e destacada pelos entrevistados como um componente fundamental, quando os mesmos escolhem viajar de navio para Soure.

Outra observação realizada é a falta de planejamento e de iniciativas que visem proporcionar conforto e segurança para os usuários das balsas. As mesmas foram planejadas quase que exclusivamente para o transporte de veículos e não de passageiros, fato citado pelo entrevistado a seguir: “às vezes é demorado que só, a gente não tem conforto, principalmente a gente que vem de moto”<sup>56</sup>. Portanto, é fundamental “adequar as necessidades de transportes de uma região ao seu desenvolvimento de acordo com suas características estruturais. Isso significa implantar novos sistemas ou melhorar os existentes” (CAMPOS, s.d, p. 2).

Destaca-se que o transporte é um dos principais geradores de desenvolvimento do destino, por proporcionar a possibilidade de visitação. Se o transporte for regular e de qualidade, torna o destino acessível, contribuindo para que a locomoção não seja limitada. É nesse sentido que a integração entre os meios de transportes é um dos aspectos que podem viabilizar o acesso em algumas localidades, característica preponderante para o acesso a Soure, por meio do terminal de Camará.

Do porto de Camará até o trapiche de Salvaterra o que se percebe, na realidade observada, é a falta de diálogo entre os dois meios de transportes. Tal diálogo poderia contribuir para a organização e para a possibilidade do usuário confiar na segurança e na praticidade, a fim de que o transporte se constituísse num serviço de qualidade, e acessível a todos.

---

<sup>56</sup> Entrevistado 17 - Morador da vila de Pesqueiro. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

**Figura 31** - Acesso no porto de Camará ao transporte rodoviário



Fonte: Thiliane Meguis (2017).

Nas respostas dos entrevistados em relação ao transporte fluviomarítimo, pode-se notar que estes percebem a importância da integração entre os meios de transportes, para que ocorra o seu acesso ao destino final, Soure. Por meio das perguntas, contatou-se que não é apenas o transporte fluviomarítimo que necessita de melhorias, mas também o transporte rodoviário.

O transporte lá também quando a gente desce da balsa muitas vezes a gente fica a Deus dará, que a Henvil trás ali até o Camará, né?! E quem não tem veículo, hoje eu tenho veículo, mas antes a gente ficava entendeu, ônibus totalmente sem estrutura pra carregar, transportar as pessoas, às vezes os idosos, as crianças é muito quente, às vezes o veículo, então o transporte intermediário tá muito, muito precário pra quem tá vindo pra cá pra Soure (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>57</sup>.

Não tem transporte público regular, você tem aquele pico, você chega no horário à noite ai tem aquela muvuca, ai depois, se você vier fora da temporada você vai sofrer com a questão de transporte, porque eu já vim pra cá em outubro, né?! Você percebe a escassez (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>58</sup>.

<sup>57</sup>Entrevistado 21 - Morador de Icoaraci. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>58</sup>Entrevistado 4 - Morador de Belém. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.



Na pergunta que buscou perceber se existe o diálogo da empresa de transporte fluviomarítimo com a empresa de transporte rodoviário, a partir da resposta do entrevistado da empresa privada, pode-se averiguar que não existe essa iniciativa para a viagem a Soure com acesso pelo terminal de Camará:

É, é, é lá em Camará o transporte é particular, a empresa não tem condução própria para atender o usuário, isso já foi acertado com a ARCON e as empresas não colocaram ônibus lá, tá certo?! Aqui pro sul do Pará a empresa faz a ligação, é, é uma empresa só que faz fluvial e rodoviário, então, o passageiro daqui já sai ligado no ônibus de lá, com a passagem comprada junta, tá certo?! Eles não acham interessante, porque eles dependem disso, essas são particulares, né?! Ai, as empresas teriam que ter ônibus e contratar funcionário, isso, é, anteriormente era feito dessa maneira, só que foi suspenso porque houve problema lá [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>59</sup>.

Aqueles que possuem algum tipo de veículo particular têm a possibilidade de fazer uma viagem de deslocamento terrestre mais confortável e sem muitos problemas. No entanto, quem depende do transporte público e da integração entre o transporte fluviomarítimo e o rodoviário, passa por alguns problemas, como a falta de ônibus e vans, falta de acessibilidade, falta de uma infraestrutura adequada, falta de organização, o que dificulta a viagem.

As vias de transportes não tiveram continuidade nos planejamentos dos governos, visto que ao implantar um sistema de transporte deixam de ampliar os outros já existentes. Dessa forma, nota-se a falta de continuidade dos processos já implantados e o direcionamento de políticas públicas aos novos sistemas de transportes sem buscar integrá-los (RODRIGUES; CASTRO, 2011, p. 326).

Conforme os autores supracitados, afirma-se que a falta de integração e investimentos nos diversos modais de transportes é um problema que se estende no país, e que acaba sendo refletido nas análises realizadas nas diferentes localidades. Destaca-se, nesse estudo, o acesso à região do Marajó, especificamente na análise efetuada em Soure que, conseqüentemente, reflete e afeta diretamente a atividade turística na localidade.

O transporte é o principal serviço para que ocorra a conexão entre a origem e o destino, e dentro do próprio destino. “Cada modo de transporte apresenta

---

<sup>59</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

vantagens e desvantagens, por isso a intermodalidade permite que viajantes utilizem, ao longo de toda viagem, o modo de transporte mais eficiente possível” (LOHMANN; CASTRO, 2013, p. 10).

A integração entre os meios de transporte hidroviário e rodoviário influencia diretamente no desenvolvimento dos serviços de transporte com qualidade, na região de Soure, que deveria integrar a oferta de serviços. “Apesar do desenvolvimento tecnológico individual de cada modo de transporte, um bom sistema de transportes compreende terminais intermodais, interligando tecnologias que sejam complementares, ao invés de competitivas” (LOHMANN; CASTRO, 2013, p. 10).

Essa falta de integração se constitui em um dos fatores de limitação do acesso aos serviços. A oferta está relacionada ao diálogo e a conexão entre os serviços hidroviários e rodoviários, além da disponibilidade de mais horários para Soure, mais lanchas no trajeto, novos navios, pois os que estão na rota apresentam problemas de infraestrutura interna, lentidão etc.

A integração da oferta trará benefícios a todos os setores sejam eles turísticos e locais, sobretudo em Soure que é um destino turístico visitado no Estado, sinalizado pelo poder público, pelas empresas privadas e pelos moradores e turistas que visitam a região. Para que ocorra o fluxo turístico com qualidade, os agentes de transportes e o *trade* turístico, dependem da percepção dos usuários desses serviços, além de buscarem esforços simultâneos, para agregar diferenciação e qualificação.

Apesar de já existir setores específicos dentro da hierarquia administrativa dos terminais (ARCON e CPAOR), como as ouvidorias para recebimento de reclamações e sugestões (momento de compra de passagem), além dos setores operacionais, estes não têm demonstrado eficiência na resolução de algumas problemáticas, como por exemplo, procedimentos de segurança no embarque e desembarque. A criação de um setor específico ou um profissional encarregado do recebimento, avaliação e tomada de medidas necessárias para a resolução dos problemas identificados pelos usuários se faz necessário, pois poderia se constituir como uma medida capaz de coletar essas reclamações, analisa-las e identificar as

possíveis soluções, repassando as mesmas as empresas privadas e ao poder público.

**Figura 32** - Passageiros pulando da embarcação na hora do desembarque no porto Camará



**Fonte:** Thiliane Meguis (2017).

A fiscalização na viagem, especialmente na hora do embarque e do desembarque, é precária ou insuficiente. Pois, observa-se que os usuários não prezam pela sua própria segurança, visto que na hora do desembarque do navio no porto de Camará, alguns usuários pulam da embarcação, propiciando a facilidade para a ocorrência de possíveis acidentes, assim como pode ser observado na figura 32.

Medidas cabíveis devem ocorrer, por parte das empresas, visando informar aos passageiros sobre os procedimentos de segurança durante a viagem e na hora do embarque e desembarque. Essa prática na hora do desembarque foi observada em todas as viagens realizadas à localidade, a partir do porto de Camará. Crianças, adultos, adolescentes e idosos praticam esse processo de saídas dos navios, se constituindo como um procedimento rotineiro. Com relação à pergunta que visa entender a percepção do usuário sobre os procedimentos de segurança

ou qual o seu sentimento com relação a segurança dentro das embarcações, durante a viagem, as respostas foram as seguintes:

Não, ainda não vi nenhum salva vidas, nenhum guarda, nenhum, nada, não vi nada, ninguém armado, nenhum agente, não tem ninguém nesse barco, o pessoal só te recebe pra subir, ainda não vi exatamente nada, ninguém de segurança, nem na balsa também, na balsa tu vê também na entrada, não consegue observar, acho que na lancha talvez tenha, deve ter, mas navio e balsa nível de segurança pequeno, não sei no turno da noite [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>60</sup>.

Ah, eu não sei, eu tô perto de, de salva vidas, aqui eu não sei se vai ter pra todo mundo, né?! Isso também é uma coisa que eu percebi que tem poucos salva vidas e tem mais gente do que salva vida, deveria ter um salva vida pra cada passageiro, isso aqui olha, eu que não vai ter pra todos que estão aqui dentro, eu acho que não dá pra todo mundo, então, isso teria que ter uma fiscalização da capitania pra ver, se realmente esses, se tem salva vidas pra todo mundo (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>61</sup>.

eu, no meu modo de pensar deveria, cada passageiro que entrasse deveria ter uma, salva vidas, uma, né?! Uma boia se quer, alguma coisa que se acontecesse algo já estaria cada um com o seu, agora pegar lá em cima, ai ia ser uma loucura se de repente acontecesse, que Deus livre e guarde, uma loucura, porque vai ter gente empurrando um, o outro, pra pegar uma lá em cima, não vai ser fácil (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>62</sup>.

A insegurança é constante e propiciada tanto pelos usuários dos transportes, quanto pelo poder público e pela iniciativa privada. Os usuários, por praticarem essa maneira de desembarque, sem se preocupar com a ocorrência de possíveis acidentes com essa prática inadequada de acesso ao porto; o poder público, por não adotar medidas suficientes na fiscalização; e as empresas privadas por não informar procedimentos de segurança para o acesso aos barcos, na viagem e na saída do transporte, além de não proporcionar ao usuário segurança em todos os momentos da viagem (embarque, desembarque e durante as viagens), tanto em relação aos possíveis acidentes quanto em relação a ocorrência de assaltos e furtos dentro das embarcações.

Percebe-se, a importância do diálogo entre os três setores, objetivando ouvir os anseios e os problemas que podem ser observados nas figuras expostas, nos

<sup>60</sup>Entrevistado 07 - Morador de Icoaraci. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>61</sup>Entrevistado 11 - Morador de São Paulo. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>62</sup>Entrevistado 12 - Morador de Goiás. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

relatos dos entrevistados, e nas observações realizadas pela pesquisadora, no intuito de fornecer iniciativas que visem minimizar esses problemas. Apesar das questões serem relatadas constantemente, as mudanças com relação ao transporte fluviomarítimo para Soure ocorrem de forma lenta, pois alguns usuários sinalizam que já viajam há anos para a região e poucas mudanças foram percebidas ao longo desse tempo.

[...] faz um bom tempo, eu vim pra cá a primeira vez foi em 2006 e pouca coisa mudou, a única diferença é que agora tem a lancha que antes não existia, fora isso a questão do barco, como a estrutura dele do porto é a mesma coisa (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>63</sup>.

Esses problemas são destacados pelo secretário de turismo, na pergunta que pretendeu assimilar quais os acontecimentos importantes que marcaram o transporte fluviomarítimo para Soure, sejam eles negativos e/ou positivos, a resposta foi a seguinte:

[...] durante muito tempo, durante muito tempo tivemos equipamentos, que, não eram considerados de boa qualidade, assim como também, uma prestação de serviços arcaica, não apenas naquilo que diz respeito a recepcionar diretamente o cliente, mas também, na oferta de mercado, ou seja, você não conseguia comprar um bilhete pela internet; você não conseguia comprar um bilhete de ida e volta; você não conseguia comprar um bilhete com uma poltrona marcada. Então, havia, uma, uma qualidade de prestação de serviços que não era boa, não apenas diretamente para o passageiro, como também, é, a oferta no mercado. Os equipamentos por não serem de boa qualidade transformava a viagem muitas vezes, numa viagem mais demorada do que deveria ser feita, com uma certa frequência, inclusive de panes, desses equipamentos no decorrer da viagem, então, eu citaria isso como os exemplos negativos que tivemos ao longo do tempo (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>64</sup>.

Ressalta-se, também que outra forma de acesso a Soure é por meio da lancha “expresso golfinho”, a qual foi inaugurada em 08 de fevereiro de 2017, e que faz o trajeto diretamente para Soure. Esta foi destacada pelos usuários (moradores e turistas) como um ponto positivo para o deslocamento de Soure até Belém e vice e versa, assim como para o desenvolvimento da região enquanto um destino turístico. Ressalta-se que o embarque dela ocorre no terminal hidroviário de Belém

---

<sup>63</sup>Entrevistado 01 - Morador de São Miguel do Guamá. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>64</sup>Entrevistado da SETUR-Belém. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

e o seu desembarque é diretamente em Soure, o que viabiliza em grande escala a escolha dos usuários por essa embarcação. Foi inaugurada também, a balsa em julho de 2017, que é visualizada como uma melhora significativa para o transporte, sendo que o embarque ocorre no terminal de Icoaraci e o desembarque é feito no porto de Camará.

Entre as duas embarcações, os moradores e visitantes que viajam a Soure, ainda preferem a lancha rápida, por desembarcar diretamente na localidade, facilitando em grande escala a vida dos usuários.

**Figura 33** - Lancha Tapajós desembarcando diretamente em Soure



**Fonte:** Acervo Sacafi Turismo (2015).

**Figura 34** - Lancha Tapajós com desembarque diretamente em Soure



**Fonte:** Acervo Sacafi Turismo (2015).

**Figura 35** - Infraestrutura interna da lancha Tapajós com desembarque diretamente em Soure.



**Fonte:** Acervo Sacafi Turismo (2015).



Vale ressaltar, também, que antes da lancha “expresso golfinho” e “Campeã 5” já existiu uma lancha rápida chamada Tapajós (figuras 33, 34 e 35), no entanto, esse transporte não contemplava gratuidades, e por problemas políticos e falta de demanda, os serviços acabaram sendo suspensos com menos de um ano. Como pode ser observado na reposta do entrevistado abaixo:

A vinda da lancha rápida, isso daí foi um grande marco, a vinda da lancha rápida, eu acho que foi a esperança e a gente tá vendo, só que assim a longo prazo não é a curto prazo, a Tapajós dizia que nunca é, dava pra sobrar dinheiro, que só dava pra pagar combustível e pra pagar funcionários, nunca, nunca sobrava, porque eles achavam que aquele movimento, teve um período que a gente se desesperou quando teve baixa temporada, que a lancha só vinha pela metade e ficavam nos pressionando dizendo que quanto mais ela vier pela metade, mais ela vai parar de funcionar e quando ela parou de fato envolveu outros, outros, outras questões, é, a gente disse: “pronto, agora o turismo vai voltar a decadência”. Porque já estivemos decadentes, e agora a gente não está decadente, a gente [...] então assim, a vinda das lanchas eu acho que foi um marco pra esse desenvolvimento, eu acho que não tem um. No geral, no geral, no geral, facilitou a vida do, de qualquer pessoa, assim no geral (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>65</sup>.

O transporte fluvial expresso é um novo segmento do transporte, sendo que essas embarcações apresentam um crescimento em quantidade e qualidade na viagem na última década. Os expressos, como o próprio nome já diz, remete-se a ideia de velocidade, sendo uma nova opção de navegação para o transporte para Soure. No cenário amazônico os surgimentos dessas novas embarcações determinam a materialização das mudanças globais em um transporte que é tradicionalmente conhecido pela ausência de qualidade e por estar inserido numa rede temporalmente classificada como lenta (CORRÊA, 1997).

Apesar dos usuários destacarem os problemas com relação ao transporte fluviomarítimo para Soure, ficou evidente que existem iniciativas positivas com relação a inserção de transporte mais rápidos, eficientes, confortáveis e que foram criados para o transportes exclusivamente de pessoas, no caso das lanchas rápidas, além de fazerem o desembarque diretamente no destino final, facilitando significativamente a vida dos cidadãos locais e dos turistas.

---

<sup>65</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.



[...] o transporte fluvial na Amazônia tem sofrido consideráveis alterações, principalmente no que diz respeito à duração das viagens. Percursos que antes eram feitos em dias, atualmente, devido à implantação dos barcos “expressos”, podem ser realizados em poucas horas. Tais barcos funcionam com motores potentes, são leves e velozes, com pontos fixos de parada. Diferente do transporte fluvial amazônico tradicional, que transporta passageiros e cargas, o expresso tem o intuito primordial de transportar passageiros, tornando viagens mais rápidas a um custo maior (DAVID, 2010, p. 17).

A pergunta que evidencia a importância da lancha e da nova balsa foi a seguinte: qual a sua opinião sobre o transporte fluviomarítimo? E as respostas puderam identificar a satisfação com relação à lancha e a balsa, tais como:

Eu só acho que é muito difícil pra gente né?! Até que depois que veio essa lancha ai até melhorou bastante, né?! Porque a gente não vai mais daqui pra Camará quando a gente vai é correndo atrás dos ônibus aquele sufoco pra gente entrar [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>66</sup>.

Eu acho meio ruim, a não ser a lancha, a lancha até que ela é boa, ruim é o preço né?! O preço é quase a mesma coisa de navio, é quase o mesmo preço de lancha pra Belém, a vantagem é o horário, só isso, mas fora isso, o conforto, não é muito confortável tem o ar condicionado, tem, mas não é muito confortável, tipo os assentos e tudo mais, eu acho meio ruim, ainda acho que tem que melhorar muito (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>67</sup>.

Ô a gente tem aqui duas, é do, é dois, duas situações bem diferentes, né?! A gente tem o transporte que ele é direto pra Soure, né?! E tem o turismo, e tem o transporte que chega a Soure, mas que chega em Salvaterra, especificamente no Camará, a questão do, da lancha rápida, da lancha rápida ela foi uma mudança muito recente, uma mudança que é, trouxe uma expectativa e trouxe uma esperança muito, muito legal assim nas pessoas que precisavam do turismo e pra comunidade, pra, pra gente que mora aqui é te falo assim é uma questão de orgulho mesmo, é uma questão de orgulho tu poder sair de Belém e descer na tua cidade, entendeu?! E a mesma coisa no contra fluxo, tu sai da tua cidade e tu já chega em Belém. A, existe a, a, as discussões da questão do valor tarifário, né?! Que não é um valor barato, mas se tu, eu costumo dizer pros meus amigos que se tu for levar em consideração tudo o que é agregado nesse acordar quatro horas, três e meia da manhã ter que pegar uma balsa cinco e meia, ter que se deslocar algumas em transporte não tão confortável por quarenta e cinco minutos até chegar no Camará, ter que pegar uma embarcação muita das vezes que atrasa, que quebra, que balança e que não tem conforto e que pela demora da viagem tu acaba tendo que merendar, tu acaba tendo que comprar um café, sai dois reais a menos se tu for levar e aqui tu tem a possibilidade de uma coisa que, a coisa mais preciosa que a gente tem é a questão do tempo, né?! Tu

<sup>66</sup>Entrevistado 14 - Morador da Vila do Pesqueiro. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>67</sup>Entrevistado 19 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

consegue economizar aqui duas horas da tua vida, não preso dentro de uma embarcação, mas já resolvendo o que tu tem pra resolver (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>68</sup>.

Somos reféns de horários, somos reféns de empresas, então, já de teve pior, uns anos atrás já estávamos 100% refém a ilha do lado, a nossa saída de Soure só dependia da Ilha de, de, de Camará, de Salvaterra, no porto de Camará e hoje com a vinda da Tapajós e agora com a golfinho, que a Tapajós foi a primeira lancha rápida que nós tivemos aqui, chega a felicidade do receptivo local, né?! É.. Participamos da primeira viagem dela, nós fomos convidados pra participar, pra conhecer a lancha, mas ela só teve um ano de duração, infelizmente. Era uma lancha muito boa, que a gente pensou que não teria a oportunidade de vim uma ainda melhor, e a golfinho proporcionou a nível de conforto, de qualidade, ela, ela nos proporcionou e nos surpreendeu, uma lancha de 171 lugares, com um conforto muito melhor que a tapajós, tava proporcionando pra gente e todos os dias a gente reza pra que a empresa continue com essa concessão. Mas a gente mesmo que passou por situações piores, só reféns de, de navios, os navios requer uma logística maior, requer pra gente que tá no município de Soure que é o último daqui da microrregião do Arari, dificulta bastante, essa proximidade com a capital, pelo desgaste físico mesmo, se viaja doente, se viaja com criança. E, daí a gente teve, essa, esse ganho (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>69</sup>.

Os usuários destacam a lancha “Tapajós”, assim como as lanchas “golfinho” e “Campeã 5” que estão no percurso, atualmente. Um dos fatores que faz com que a lancha seja considerada um dos transportes com mais qualidade pelos usuários é a sua rapidez, “Evidencia-se, assim, uma questão primordial para o transporte, e principalmente para o capital: o tempo” (NOGUEIRA, 1999, p.82), além de conforto, acessibilidade e segurança. Outra questão está relacionada ao desembarque, que ocorre diretamente em Soure, colaborando para a não realização do trajeto terrestre, contribuindo para o conforto e o acesso mais rápido ao destino final, permitindo que o usuário não passe pelos transtornos que são relatados quando o acesso a Soure ocorre pelo porto de Camará, além de contribuir diretamente para o turismo local, no sentido de que o visitante pode fazer a viagem em um único dia. Essa afirmação pode ser identificada na resposta que visa compreender se ocorreram mudanças ao longo do tempo e qual a opinião dos mesmos sobre o tempo de viagem.

---

<sup>68</sup>Entrevistado da SETUR-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>69</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

[...] melhorou no caso a lancha, que no caso sai lá de Soure direto pra lá pra Belém, melhorou, nesse ponto melhorou muito, como eu te falei, quer resolver as coisas rápido, vai lá, volta de tarde e tudo mais, dá um tempo razoável, umas três horas no máximo (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>70</sup>.

Eu acho assim melhor da lancha porque assim você chega mais rápido, você chega rápido você vai e assim é rápido, mas realmente aqui por camará é um sufoco assim né?! A pessoa vai, fica estressado, chega numa coisa fica estressado porque até chegar, custa chegar lá ai quando vem, ai demora a balsa atravessar isso é um tormento mermo, por isso que muita, muitos agora tão preferindo as lanchas porque chegar rápido ai você tem acesso de chegar mais cedo na sua cidade, num fica aquele, cansativo (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>71</sup>.

Os operadores de transporte, e as sedes da SETUR, também sinalizam a relevância da inserção do transporte *expresso*. Na pergunta que visou compreender quais foram as mudanças percebidas no transporte fluviomarítimo ao longo do tempo, as respostas foram as seguintes: “mudanças positiva foi o caso de ter um transporte alternativo para fazer viagem com o menor tempo possível, menor tempo possível, menos da metade do que faz o navio”<sup>72</sup>.

[...] os equipamentos foram melhorados, hoje temos um *ferry boat*, temos um *ferry boat* que transporta, que é o São Gabriel, que transporta 1.152,00 passageiros; 100 carros; 72 motos, o que significa uma passagem no tempo, em termos de equipamentos, tá certo?! Nós podemos dizer que uma, uma, um tempo foram os *ferry boat* de antes, este é o *ferry boat* da atualidade, um outro tipo da prestação de serviços. A mesma coisa eu faria referência as lanchas rápidas que passaram a atuar, oferecendo inclusive serviços no mercado, uma possibilidade hoje de uma operadora de turismo de lá de São Paulo poder comprar diretamente uma passagem para Soure, né?! Então, eu festejo essa nova etapa do transporte do Marajó (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>73</sup>.

Como pode ser observada nas figuras 36, 37, 38, 39 e 40, a infraestrutura da nova lancha que faz o percurso diretamente pra Soure, disponibiliza ao usuário cadeiras mais confortável, rampa e espaço para cadeirantes, além de espaço reservado para idosos, diferentemente da lancha Tapajós a qual não disponibilizava gratuidade.

<sup>70</sup>Entrevistado 19 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>71</sup>Entrevistado 22 - Morador da Comunidade do Céu. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>72</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

<sup>73</sup>Entrevistado da SETUR-Belém. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

**Figura 36** - Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”



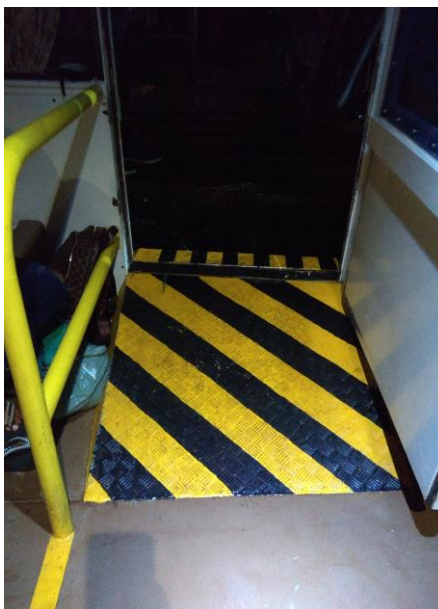
**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 37** - Infraestrutura interna do banheiro-lancha “Campeã 5”



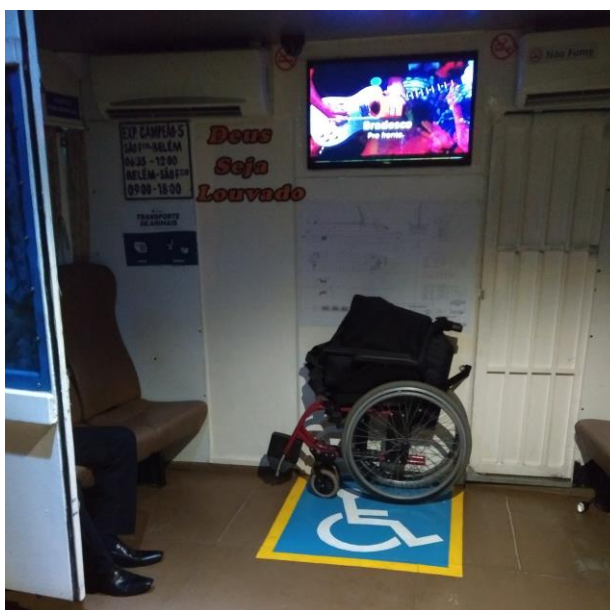
**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 38** - Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 39** - Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

**Figura 40** - Infraestrutura interna-lancha “Campeã 5”



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

Vale ressaltar que existe por parte da empresa privada que fornece viagem na lancha, grande resistência em conceder o direito do cidadão, especificamente do idoso, como pode ser observado na pergunta que objetivou compreender qual a estratégia do setor para o desenvolvimento do transporte fluviomarítimo, obteve-se a seguinte resposta:

[...] outras coisas que são incidentes, que são desfavorável pra gente, como gratuidade, como é, é, é, então são, são coisas deficitárias que a gente perde muito e de contraponto o governo não oferece nada pra gente que fale, tá aqui esse subsidio pra ti te manter, pra ti liberar gratuidade, porque é muito fácil tu, tu jogar é, é, é, uma lei. Na verdade, a gratuidade ela não existe dentro do transporte, mas através de projeto de lei é que eles forçam a gente a inviabilizar a nossa própria prestação de serviço, tá entendendo?! (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>74</sup>.

Nesse sentido, a resposta do entrevistado contradiz com a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, conhecida como Estatuto do Idoso, que no seu Art. 39. dedica a gratuidade aos maiores de 65 anos, assegura-se a gratuidade dos transportes coletivos públicos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares. Além de no seu paragrafo 2º

<sup>74</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

destacar a reserva de 10% dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos, o que pode ser identificado na figura 35. Essa especificidade, de destacar os assentos preferenciais não é encontrada na infraestrutura dos navios.

Vale ressaltar que, apesar da infraestrutura adequada que a lancha “campeã 5” proporciona, sua estrutura ainda causa alguns incidentes na prática de uma viagem. Os motivos que ocasionam tais incidentes são com relação ao tamanho da embarcação, que influencia diretamente no atrito com a água, intervindo de modo direto na qualidade da viagem. Algumas observações foram realizadas pela pesquisadora, a partir da experiência vivenciada em viagens diferentes para a região e em períodos diversos.

Na última viagem, realizada por esta pesquisadora na lancha “campeã 5”, a experiência foi extremamente desconfortável em função das questões climáticas, fazendo com que alguns passageiros passassem mal, se desesperassem, além de surgirem reclamações, repassadas a empresa e a ARCON. O que corrobora com outras reclamações, explicadas pelo funcionário da referida agência, na pergunta que objetivou entender quais eram as principais reclamações dos usuários, a resposta foi a seguinte: “Têm muitas reclamações por conta do clima, mas nós não podemos fazer nada quanto a isso”<sup>75</sup>.

Apesar da inserção da lancha na rota ter sido caracterizada pelos usuários como um ponto positivo para o melhoramento do transporte fluviomarítimo, alguns ainda destacam problemas com relação à mesma. Eles admitem o conforto e a rapidez, mas ressaltam a precária oferta de horários e o valor, que é considerado oneroso pelos mesmos. Quando a pergunta foi relacionada à vivência de algum acontecimento, seja ele positivo ou negativo com relação ao turismo, nas respostas foi possível perceber a relação de intersectorialidade entre o turismo e o transporte, pois as mesmas destacaram a inserção das lanchas e o valor das passagens na utilização do referido transporte:

Eu acho que sim, o que melhorou foi quando colocou as lanchas, só que, por exemplo, quando você for ver, até a oferta no mês de julho, a lancha,

---

<sup>75</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

por exemplo, pra voltar pra Belém só a partir de quarta feira, então você vê que tem essa melhora, mas assim parece que tem aquele medo de se comprometer, né?! Que você vê que reduz muito mais o tempo de viagem, a lancha é mais confortável também (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>76</sup>.

Pra quem vai de lancha a estrutura é melhor, sem duvida a estrutura é melhor, não sei se compensa tanto o valor que é bem mais alto, mas pra quem vai de barco não tem estrutura, e a gente só tá voltando de barco, porque a gente não conseguiu passagem na lancha que ainda tem essa questão, né?! Do número reduzido pra demanda, então a estrutura do porto pra barco é ruim, é precária (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>77</sup>.

[...] bem recente mesmo a implantação da lancha rápida, tá! E ai nessa implantação dessa lancha rápida cabe uma vírgula ai, porque a gente já teve alteração de alguns horários, é, em conversa nós já tivemos com os restaurantes que o horário que é o atual é maravilhoso, o horário que tá agora, eu tenho uma lancha aportando que sai de, de Belém, acho que 8h da manhã, chega às 10h00 e retorna às 14h45, então esse turista eu costumo dizer que é o turista de quatro horas, é o visitante de quatro horas na verdade, que vem faz aquele percurso muito rápido que é uma coisa já pré definidas, e eu tenho conversado com algumas pessoas, que eu tenho atendido ai é que na verdade foi uma esticada, deu uma brecha no pacote que ele tinha, e ele disse: é, vou lá no Marajó ver como é que é, e ele veio e voltou muito rápido, mas pro comercio, pros taxistas, pros moto taxistas, pras praias algumas vezes, pro pessoal do artesanato e muitas vezes pro pessoal dos restaurantes, porque eles acabam almoçando em Soure é muito bom, já pra questão do pessoal da hospedagem isso não é tão legal, porque eles não pernoitam, né?! E se pernoitam é num dia e já retornam no outro, mas de modo geral a questão da lancha, a implementação da lancha rápida com a Tapajós que deu inicio, né?! Nesse período, o comercio, principalmente o *trade* que tá diretamente ligado na questão da nossa pesquisa, na questão da tua pesquisa, é a implementação da lancha rápida ela deu um suspiro, ela deu uma força muito legal pro setor (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>78</sup>.

Além dos usuários estarem insatisfeitos com a oferta de horários, o poder público - ARCON também sinaliza que uma das deficiências do transporte fluviomarítimo é a disponibilidade de horários. Como pode ser observado na pergunta que objetivou entender como o setor percebe a qualidade dos serviços de transporte fluviomarítimo para Soure, a resposta foi a seguinte:

Na minha opinião particular melhorou bastante, mas poderia ser bem melhor, porque, teve, é, diante dos equipamentos que tem hoje em dia, melhorou muito, mas deveria ter mais, por exemplo, principalmente pra

<sup>76</sup>Entrevistado 04 - Morador de Belém. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>77</sup>Entrevistado 01 - Morador de São Miguel do Guamá. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>78</sup>Entrevistado da SETUR-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.



Soure deveria ter mais equipamentos, mais horários, né?! Porque a demanda de lá é muito grande que a gente sabe, de lá é muito grande a demanda, [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>79</sup>.

Percebe-se que a satisfação do usuário passa por todas as necessidades que são fundamentais para a execução de uma viagem, ou seja, a boa infraestrutura das embarcações e dos terminais de embarque e desembarque. A inserção de novas embarcações, por si só, não irá satisfazer as necessidades dos usuários, mas o conjunto que está associado aos serviços disponíveis (tarifas acessíveis, oferta de horários, infraestrutura das embarcações e dos portos, segurança, acessibilidade, informação).

[...] transformações ocorridas no transporte fluvial amazônico a partir do surgimento do transporte fluvial expresso, as causas, implicações e perspectivas para essa modalidade. Esses barcos estão presentes em várias rotas do transporte regional, de certa forma, rompendo com as longas viagens entre as cidades. O que possibilita esse tipo de embarcação ser mais leve e mais rápida é o fato de ser feita com intuito de transportar principalmente pessoas. O aumento da procura por esse segmento da navegação fluvial amazônica tem sido uma constante, havendo assim, uma mudança no padrão de navegação da Amazônia, principalmente pela diminuição do tempo de viagem de dias para horas (DAVID, 2010, p. 19).

A inserção da lancha e da balsa foi destacada como iniciativas positivas para facilitar e possibilitar mais comodidade e conforto na viagem. Possibilitou ainda, melhorias para a atividade turística, com relação à inserção de horários para a cadeia produtiva do turismo ou mesmo com a facilidade para que o visitante possa fazer uma viagem de quatro horas (ida e volta) retornando no mesmo dia, não permanecendo assim na localidade, contribuindo para o *trade* turístico. Vale como reflexão que essa mudança de horário, pelo que pode ser demonstrado nas respostas dos moradores locais e da SETUR-Soure, está direcionada para beneficiar o *trade* turístico e não o morador local. Vale destacar, ainda, que esses horários estão disponíveis para as viagens executadas no mês de julho de 2017. Quando a pesquisadora retornou no mês de fevereiro de 2018 a Soure, os horários mudaram, portanto, no período atual as viagens só são possíveis pela manhã, sem disponibilidades de horários pela parte da tarde.

---

<sup>79</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

Em Soure pode-se identificar que as relações funcionam dentro da lógica capitalista de organização local, que por sua vez tem diversas formas de manifestação, variando suas dimensões de análise dependendo do contexto social, econômico, cultural e político que está inserida (DAVID, 2010). Principalmente quando se observa a afirmação do monopólio das empresas que fornecem passagens para a localidade. O que foi afirmado na entrevista na SETUR-Soure, com uma das empresas que prestam serviços de transporte fluviomarítimo, com uma das agências, e nas respostas dos moradores que fazem a viagem há algum tempo para a localidade. As perguntas que direcionaram para a afirmação foram as seguintes: em sua opinião existe um monopólio das empresas de transporte fluviomarítimo e qual a sua opinião sobre o transporte fluviomarítimo.

Ô, é complicado essa pergunta, na verdade a pergunta não é complicada, é complicada a resposta, é, se eu te falasse que sim isso teria que ser provado, né?! Mas o que a gente, bom eu já tenho um período aqui em Soure e em Salvaterra que eu posso te dizer que as empresas que atuavam quando eu era criança lá, elas continuam atuando, né?! E a gente, o que eu consigo perceber, mas essa percepção ela é muito, é, de ver não comprovadas por documentos é que existe uma resistência da, da, na entrada de outras empresas, ai eu seria leviano se eu te falasse que não existe tudo ali uns contratos que são, que são definidos e tal, como se define esses contratos são outros, é outra história, né?! Mas o, o que é perceptível é que existe uma resistência quando outras empresas com novos serviços são disponibilizados e entram no mercado [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>80</sup>.

A qualidade é baixa, né?! Pro valor cobrado realmente a qualidade é baixa, o tempo de viagem é ruim, totalmente sem estrutura é só por querer realmente passear em Soure que é uma cidade maravilhosa, mas o transporte deixa muito a desejar. Desde 2006 que eu faço essa viagem e são as mesmas duas empresas que fazem essa viagem, então eu percebo que tem um monopólio, eu não sei como funciona, mas é as duas empresas desde 2006 (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>81</sup>.

Existe, existe, porque a maioria dessas empresas de navegação são ligadas a, a, a políticos, a políticos, a político e, e, e isso é ruim, isso é ruim, porque quem perde é a população, não é eu como empresário, não é o usuário, o, o, o, não é o passageiro como usuário, é, é, é, porque tu deixa de abrir o mercado e se tu abre o mercado, tu vai ter concorrência e tu tendo concorrência, tu tem melhorias [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>82</sup>.

<sup>80</sup>Entrevistado da SETUR-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>81</sup>Entrevistado 01 - Morador de São Miguel do Guamá. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>82</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

[...] E a gente tem o monopólio de empresas que fecham esse, esse, essa, e não dão qualidade, então o nosso maior problema ainda é ser refém de algumas embarcações, de algumas empresas, mas deixamos assim muito claro com todo mundo que a vinda das lanchas, foi, é, o ouro encontrado, né?! Quando a gente pensava que não teria solução com a saída da tapajós não teria outra empresa interessada e veio a Motors, *Master Motors* e assumiu esse compromisso, mas todos os dias a gente se pergunta até quando? Porque, quando o porto de Soure passou a ter movimentação por conta das lanchas a gente passou a ter uma rotina. [...] e com a concorrência da lancha vindo direto pra Soure, se teve melhorias na lancha de Salvaterra, então começou a concorrência, começou cada um querer mostrar serviço, né?! Digamos assim (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>83</sup>.

O monopólio existente dificulta, decisivamente, na disponibilidade de serviços de transporte fluviomarítimo e rodoviário, pois pela falta de concorrência, as empresas que estão no mercado há bastante tempo não buscam iniciativas para que o transporte seja de qualidade, possibilitando projetos que abarquem melhorias diretas para o setor. Quando novas empresas entram na concorrência é inevitável que as mesmas disponibilizem inovações para o serviço, seja com relação a oferta de horários, novas embarcações, entretenimento na execução das viagens, segurança, buscando a melhoria do serviço, disponibilizando um serviço digno aos usuários.

Problemas relacionados a questões políticas, também, são ressaltados, nas respostas abaixo, como os principais entraves para a viabilização do transporte em Soure, tanto pelo poder privado (empresas de transportes), quanto pelo poder público (secretaria de turismo), além da própria sociedade civil perceber essas questões como limitadoras de melhorias.

Acho que os principais entraves eles estão na tua primeira pergunta, os principais entraves são a dificuldade que, isso tudo é, é infelizmente informal, né?! É, as dificuldades são da segurança que um empresário da empresa recente não consegue adquirir por parte algumas vezes do governo desse contrato muito reduzido, muito curto contrato informal de subsidio que muitas das vezes não são dados e se são dados de repente eles são cortados, né?! E pela interferência da, das grandes empresas que já atuam aqui a, a bastante tempo, eu, eu, eu entendo que é uma, é, é uma ação, é comércio, é comércio, é mercado e que essas empresas elas

---

<sup>83</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

têm muita força de barganha, como elas tem muita força isso aí é uma outra história (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>84</sup>.

Político, nós somos um Estado ainda muito voltado pra, pra caprichos políticos, aqui o político ele não, ele não, ele não se preocupa com o povo, isso eu te falo, porque, é, é, é, eu, eu, eu bato direto nessa tecla, entendeste?! E, e, e, e uma das minhas brigas sempre foi essa com a, com a, com as agências, não com agência de regulação, porque ela presta até um serviço, pra mim um serviço excelente, eficaz, aqui a ARCON propriamente dito [...] Aqui no nosso Estado do Pará, pra ti fazer qualquer coisa tu tem que depender do tapinha na costa, ai o que, que acontece? Trava empresas, trava tudo, trava tudo, eu fui vitima disso, mas com toda, com toda a nossa dinâmica, nós conseguimos é, é, é pular a frente, e nós conseguimos fazer através de estudo, através de viabilidade, através de necessidade da população de Soure, através de lideranças políticas que nós envolvemos políticos, prefeitos de Soure e de Salvaterra, nós conseguimos estabelecer esse transporte lá, mas fora isso, nós não teríamos conseguido, devido, devido essa monopólio, essa, essa, essa, esse joguinho de cartas marcadas a gente, a gente é muito odiado por estar fazendo hoje em dia esse, esse serviço, esse, essa é a verdade, tu tá entendendo?! [...] Pra você ter uma ideia, a nossa concessão ela é de 1 (um) ano, todo ano eu tenho que renova essa minha concessão, essa minha ordem de serviço, eu não tenho “ah, uma segurança de 5 (cinco) anos”, pra eu trabalhar, e, e, e, e, e projetar uma perspectiva de, enfim, [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>85</sup>.

[...] ele vai na, no banheiro e a água começa a sair cor de coca cola, ele vai no banheiro e não tem papel higiênico, ele quer comer e a lanchonete não funciona, então assim, ainda mais que a proprietária é a nossa secretária de assistência estadual, então a gente prefere que delete, é porque tem tudo um poder político, né?! De monopólio, então, mas enquanto a gente não trabalhar essas críticas seja na tua tese, ou seja, nos nossos discursos de associação, ou o turista reclamando nas redes sociais, a gente não vai ter melhorias [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>86</sup>.

Percebe-se que o poder político prevalece na região do Marajó, seja com relação à política pública de transporte, ou com relação a outras políticas sociais para a região. Um planejamento voltado para relações políticas de poder, em que o Estado acaba se ausentando dos seus deveres, passando as ações para acordos de interesses pessoais.

<sup>84</sup>Entrevistado da SETUR-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>85</sup>Entrevistado Empresa de Transporte. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, janeiro de 2018.

<sup>86</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

[...] estas variações e tensões são representativas da lógica de um campo de poder político e econômico onde os atores coletivos procuram estabelecer suas perspectivas particulares, sobre como se deve proceder com relação a desenvolvimento, como as mais corretas (RIBEIRO, 1991, p.3-4).

Na entrevista com a ARCON também pode presenciar que um dos grandes problemas enfrentados no Marajó, especificamente, em Soure, estão relacionados a questões políticas. Na pergunta que visou entender quais foram os acontecimentos que marcaram o desenvolvimento do transporte fluviomarítimo para a região, a resposta foi a seguinte:

Bom, a gente sabe que a política, né?! Os acontecimentos políticos que tem na região, o povo necessita, a necessidade também do povo, né?! Que precisa, e não tem um outro tipo de transporte além desse, que a gente sabe que a, através de avião é complicado, nem todo mundo vai poder pagar uma passagem de avião, né?! [...] eu acho que necessita mais através dos nossos políticos que procure mais a, a melhoria desse transporte (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>87</sup>.

Outros autores também ressaltam que as ações do planejamento estão interligadas diretamente à questão de poder político, principalmente no Marajó. Soure é uma região que necessita do transporte fluviomarítimo, e de ações e projetos que visem de fato abarcar aos problemas vivenciados pelos usuários. Algumas empresas não disponibilizam serviços de qualidade, principalmente a empresa, cuja dona possui uma cadeira política, que conforme os relatos dos entrevistados influencia diretamente na continuação dos seus serviços sem implementação de melhorias.

E não há como desmentir que as ações contínuas de planejamento na Amazônia, negam a ideia frequente do “abandono por parte do Estado”. Nos últimos 60 anos assiste-se ao agigantamento das intervenções, da legislação, das instituições, das técnicas, assim como se reatualizam e se produzem explicações recorrentes em cada plano sobre produtividade, sustentabilidade, gestão, cidadania e participação. Os domínios ou esferas da economia e da sociedade estão contemplados no planejamento. E são as práticas concretas ditas nos discursos dos planejadores, gestores, políticos e também da academia que se efetivam, muitas vezes às avessas de resolver as inequidades econômicas e sociais, mas são eficientes no governo dos povos tradicionais e suas práticas (MARIN, 2015, p. 43).

---

<sup>87</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

Apesar de todas as melhorias que foram ressaltadas nas entrevistas e na análise, Soure é uma região em que o poder político prevalece e que alguns donos das empresas privadas que fazem o transporte para Soure, possuem cadeiras na bancada política. Muitas iniciativas que visam melhorar esse transporte esbarram nessa relação de poder que influencia diretamente nas ações que visam melhorias. As iniciativas de desenvolvimento local deveriam ser entendidas, como um “instrumento de legitimação de dominação racial, fração de classe; modernização societária; libertação nacional e um elemento de apoio aos esforços de democratização da sociedade brasileira” (LIEDKE FILHO, 2005, p. 429).

As empresas, portanto, estão articuladas e pautadas em interesses pessoais, assim como pode ser observado nas respostas dos entrevistados abaixo:

Então assim, a cidade recentemente tem, tem, tem tido melhoras, tanto na questão até do asfalto, conseguindo nova, depois de muita briga, e foi política, uma briga política, cê tendo um porto aqui, cê tendo um porto em Belém, você não conseguir um barco que viesse trazer a gente pra cá, por conta de briga política, um grupo político queria que o barco encostasse lá no Camará, e assim, barco de péssima qualidade, sempre, é pra sacanear o povo, é pra sacanear o povo inteiro, né?! Mas é isso que faziam, algum, alguns grupos, e eu não sei, se você puder publicar isso, eu acho que vai ser lindo, porque as pessoas precisam publicar, sabe?! Que grupo político horrendo, não sei nem, nem saberia te dizer qual é, mas o povo falou: “ah, o deputado fulano de tal, que é o dono da Henvil, que é o dono da Arapari, que é o dono da não sei o que lá, que a muito tempo que eu tô fora, realmente vai fugir essas informações, mas que trava pros processos licitatórios pra trazer barco direto pra Soure, então se coloca uma comunidade inteira em cheque, porque, você queria, e, e assim, barcos de péssima qualidade, péssima, não era você, ah não eu quero ali, mas eu ganhei porque tô com um barco melhor, depois que veio a lancha pra cá direto, foi que a galera começou a colocar lancha lá também, meio que começou a dar uma melhorada por lá, porque até então, se proibia de vir pra cá e se embarreirava todo mundo que tinha o desejo de fazer esse transporte direto e ainda assim não colocava, ah não tinha concorrência, e aí se colocou a população aqui de Soure em momentos tenebrosos, porque quem ainda conseguia vencer toda essa barreira de pegar toda, ah porque tá no imaginário das pessoas o Marajó, conhecer o Marajó e tal, quando chegava aqui falava, é conheci, blz, boa sorte pra essa galera que mora muito mal (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>88</sup>.

Essa é uma questão muito política eu acredito, porque se, se eles quisessem mesmo, eles colocariam mais equipamentos e mais horários, né?! Porquê tem, o nosso Estado do Pará tem, têm equipamentos bons,

<sup>88</sup>Entrevistado 23 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

né?! Que a gente saber, por exemplo que Pontas de Pedra que é do outro lado da cidade tem equipamentos muito melhores que pro Marajó, pra Soure no caso, né?! Então acho que falta mesmo um incentivo maior dos políticos da região Belém e Soure pra poder que, que, que isso seja mais divulgado e mais, porque Soure a linha de frente que vai pra lá, o pessoal de turismo é muito grande, diferente do, que vai pra Ponta de Pedras (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>89</sup>.

Os entrevistados acima explicam, em linhas gerais, os problemas políticos que são enfrentados diariamente em Soure e que refletem, em grande medida, na melhoria do transporte e na qualidade de vida dos moradores locais. Pois, como foi relatado pelos mesmos, Soure possui um trapiche que foi melhorado há cerca de dois anos atrás, possui uma infraestrutura básica para o embarque e desembarque de passageiros, no entanto, as licitações para a inserção de navios que façam o transporte direto para a localidade, esbarram nos interesses políticos, que são fatores extremamente relevantes para o desenvolvimento da região.

A discussão do papel do Estado nesse novo contexto requalifica as noções de desenvolvimento e planejamento. Quanto ao desenvolvimento, parece estabelecida a necessidade de combinar os atributos de crescimento e equidade, ao par de garantir a elevação da capacidade das pessoas de fazer escolhas e exercer a cidadania. Posto assim, esses fins do desenvolvimento pressupõem consistência intergeracional na utilização dos recursos da natureza, fundamentos de última instância da reprodução social. O desenvolvimento deverá, assim, ser qualificado também pela esperança de sustentabilidade que apresenta (COSTA, 2014, p.615).

Os problemas conseguiriam ser resolvidos por meio de interesses políticos, se estivessem em seus objetivos ou se os mesmos estivessem defendendo as questões sociais da coletividade, eles poderiam inserir ações para a viabilidade desse transporte para Soure. “Devemos concluir que as questões relativas aos comuns são contraditórias e, por esse motivo, sempre objeto de contestação. Por trás dessas contestações encontram-se interesses sociais e políticos conflitantes” (HARVEY, 2014, p. 140), sendo assim, o poder que o Estado representa em uma sociedade, como Soure, pode refletir a autonomia das classes dominantes, expressando quase que unicamente os seus interesses e a sua relação de poder.

---

<sup>89</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

Percebe-se, então, os interesses das classes dominantes, se fazem representar como um interesse coletivo e comum. Muitas vezes são discursos ilusórios sobre o desenvolvimento local, entretanto atendem a interesses pessoais e não da classe social, pois sem os investimentos necessários para a melhoria da qualidade do transporte fluvial, algumas empresas se beneficiam com a precariedade do transporte, porque a população necessita do transporte para a sua locomoção.

Assim, considera-se que os indivíduos, nas organizações, procuram alcançar objetivos pessoais, do seu grupo de interesse ou os objetivos mais amplos da coalizão onde estão integrados. Por isso, é fundamental, no sentido de melhor compreender as organizações, não desvincular a questão do poder, das mudanças profundas e rápidas que estão ocorrendo no ambiente organizacional, em função do avanço científico e tecnológico, especialmente nas áreas da comunicação e informação (DAVID, 2010, p. 30).

No caso específico de Soure o processo de descentralização deve acontecer na transferência do poder para aqueles que utilizam os transportes, integralizando os cidadãos que ocupam e usufruem de um determinado serviço, garantindo a legitimação dos seus direitos sociais. Isso potencializa a construção de relações entre os agentes, criando redes sociais empoderadas e com base nos interesses da coletividade.

Foi possível identificar que o conceito de redes em Soure é uma alternativa prática de organização, com o objetivo de possibilitar processos que sejam capazes de trazer respostas às demandas de conectividade, flexibilidade e descentralização das esferas contemporâneas de articulação e atuação social (SILVA, 2007). Para Corrêa (1997, p.152), “Há em realidade inúmeras e variadas redes de modo visível ou não na superfície terrestre”, portanto, a constituição de Soure em uma sociedade em rede surge a partir da percepção dos problemas sociais e comuns da sociedade, assim como da possibilidade de resolvê-los no âmbito em que os atores sociais estejam envolvidos com o problema e participem dos processos que visem as suas possíveis soluções (JUNQUEIRA, 1998).

Deve-se ressaltar que 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 aqui exposta. Faz-se necessária 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).

Os próprios entrevistados citam em suas respostas que o turismo é uma rede, entendendo que a atividade só ocorre a partir da interação com outros serviços ou setores, no sentido de que o mesmo precisa de diversos serviços (transporte, hospedagem, etc.) locais para se consolidar:

[...] a gente entende que o turismo é uma rede, é uma cadeia, se o aeroporto de Belém não tiver uma informação, o terminal hidroviário não tiver uma informação, e o município, e, e a embarcação não tiver de qualidade, o município não está apto a receber o visitante, nada vai ter, nada vai adiantar, a gente vai concorrer com grandes destinos. A gente pode ter a cidadezinha mais bonitinha, como é em Gramado, mas se a gente não tiver o acesso, não, é muita água, é muita água, não acontece [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>90</sup>.

A configuração de uma rede deve estar pautada em estruturas abertas para que está não se limite. No entanto, pode-se perceber numa sociedade como a de Soure, a formação de redes fechadas, nas quais os limites são estabelecidos por meio dos interesses de quem detêm o poder e não pelas necessidades coletivas.

A rede possibilita perceber os problemas sociais e resolvê-los de maneira integrada tanto no âmbito da cidade, quanto da organização. O mundo visto pela ótica das redes aparece com uma variedade de cenários. Pensar na perspectiva de rede significa guardar as identidades de cada membro, fugindo das relações estereotipadas e fixas entre organizações e pessoas (JUNQUEIRA; CORÁ, 2012, p. 26).

As desigualdades sociais que podem ser visualizadas em Soure são influenciadas pelo sistema capitalista, e afirmadas por relações de poder, o seu

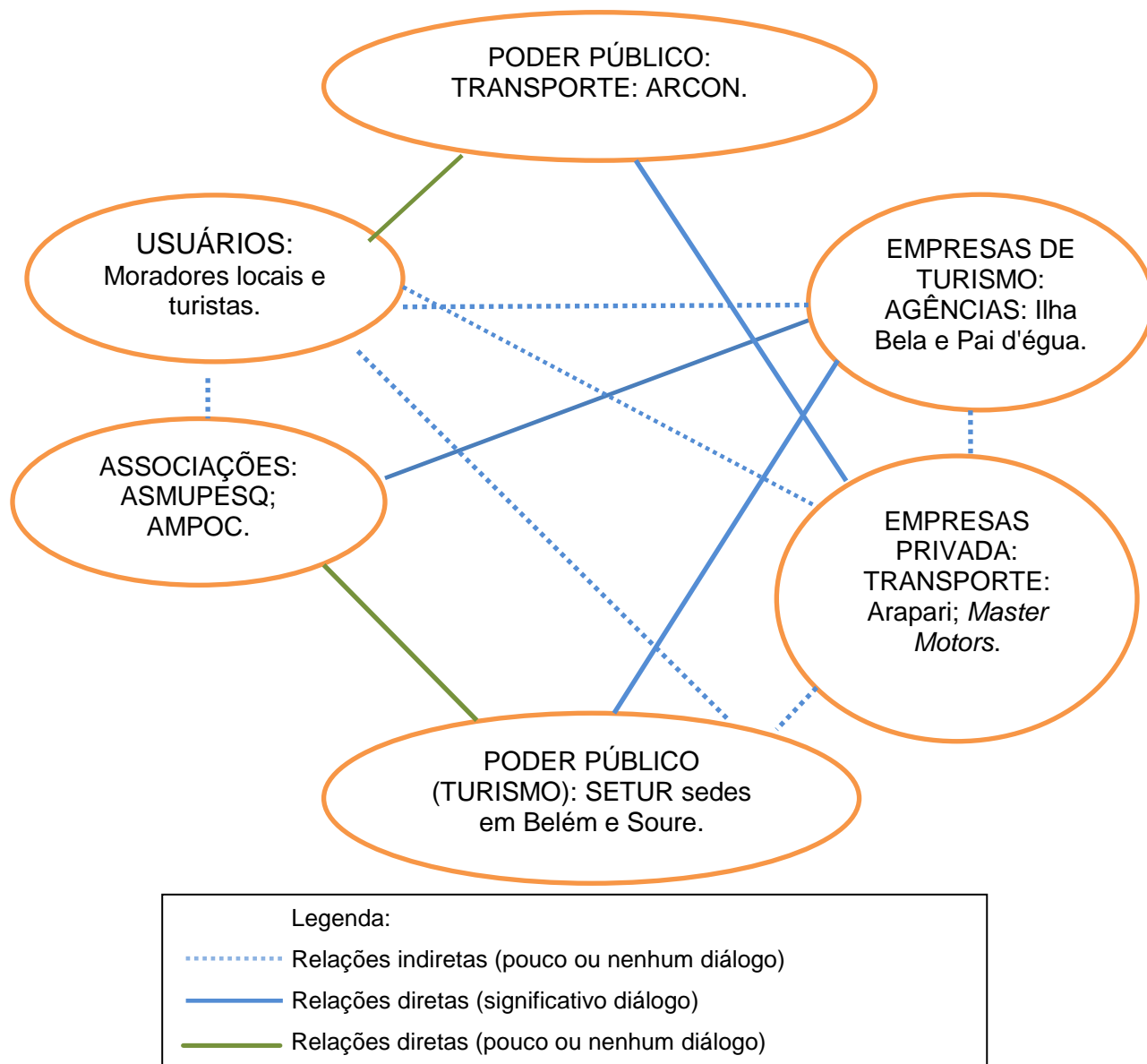
---

<sup>90</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

reflexo nas transformações sociais, políticas, econômicas e culturais, faz com que se fomente o crescimento das discussões relacionadas às políticas públicas de desenvolvimento. Essas discussões e implementações de ações não estão de acordo com a realidade local, mas se baseiam no discurso de desenvolvimento endógeno, por meio do turismo.

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 6, 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 mantem nenhuma relação ou até mantêm, mas não influenciam nas tomadas de decisão.

**Ilustração 6** - 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 Sacafi 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 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 (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>91</sup>.

---

<sup>91</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

A respeito de todos os problemas que acima foram ressaltados 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 mais uma vez 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, 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 [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>92</sup>.

Evidenciou-se por meio da pesquisa, que o serviço de transporte de Soure é marcado por uma gestão público-privada, em que alguns donos das empresas de transportes possuem cargos políticos, influenciando diretamente a melhoria da qualidade dos serviços, a partir da sua capacidade de interferir nas decisões. Seria interessante se o poder público, em parceria com o privado e com a sociedade civil, criasse incentivos para que o transporte pudesse se modernizar e desenvolver o município e a atividade turística. Evidentemente que essa modernização deveria estar de acordo com a realidade local. Porém os dados da realidade analisada permitem concluir que essa relação é inexistente 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 de Soure busca beneficiar uma determinada classe social e cumprir seus interesses e não os da população local.

---

<sup>92</sup>Entrevistado 19 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

## 6. 2 O Deslocamento dentro de Soure e a sua influência no Desenvolvimento da Atividade Turística

O deslocamento interno de uma localidade influencia diretamente na qualidade de vida dos moradores e viabiliza a economia da mesma, uma vez que a relação do acesso, a partir do turismo, está diretamente ligada à potencialidade do local em se constituir como um destino turístico. O transporte é capaz de aumentar o público que visita a região, e uma boa infraestrutura pode viabilizar o acesso. Quando a pergunta foi direcionada para entender como ocorre a locomoção dentro de Soure, obteve-se os seguintes posicionamentos:

Não, o transporte dentro da localidade é muito precário, não só em Soure, mas como todos os locais aqui, quem tem um, um transporte é particular ai sim fica bem, mas quem precisa do público é difícil, sabe! (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>93</sup>.

Dentro da cidade é praticamente a pé, né?! Se você não vier de carro próprio ele é todo a pé, pra praia que tem alguns transportes que mesmo assim tu ainda precisa ficar esperando determinados horários, esperando lotar, é tudo bem rústico realmente, se fosse falar em investimento seria necessário investir da saída de Belém até a cidade de Soure (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>94</sup>.

É precário, é precário, a gente, a gente, pra gente ir pra Soure de pesqueiro tive que arrumar, alugar um carro, porque o transporte, nem sei onde passa o transporte, disque demora muito pra passar, então é muito difícil, eu achei péssimo, porque devia ter um coletivo ainda mais pra essa época de férias pra lá e pra cá, pra lá e pra cá, de quinze em quinze minutos, eu acho, e não tem, então é difícil, pelo menos uma van, uma coisa pra carregar as pessoas, eu acho (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>95</sup>.

Precário. Na minha opinião deveria ter mais carros pra levar as, as pessoas pra praia, nós ficamos mais de três horas esperando, tinha moto táxi, só isso, mas não tinha o micro-ônibus, nem ônibus, não tinha, demorou demais micro-ônibus passar (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>96</sup>.

Institivamente o morador e o visitante relacionam a atividade turística ao serviço de transportes, um dos problemas que estão nos relatos dos moradores, se

<sup>93</sup>Entrevistado 6 - Morador de Belém. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>94</sup>Entrevistado 1 - Morador de São Miguel do Guamá. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>95</sup>Entrevistado 11 - Morador de São Paulo. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

<sup>96</sup>Entrevistado 12 - Morador de Goiás. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

reflete também nos relatos dos visitantes, que é a falta de transporte público para a locomoção dentro de Soure, dificultando o acesso às praias e às comunidades mais distantes do centro.

Um serviço de transportes bem planejado e, conseqüentemente, bem desenvolvido torna acessível a locomoção e a conectividade dentro de Soure, possibilitando que o usuário possa se locomover na cidade para utilizar os serviços (bancários, saúde, entre outros) e dinamizando o desenvolvimento do turismo. O relato abaixo demonstra a insatisfação de um dos entrevistados, morador de Soure e que relata os problemas enfrentados por eles diariamente, por não existirem navios atracando diretamente em Soure, pela falta de transporte público, pelas condições da estrada, principalmente pra quem não mora no centro de Soure, até mesmo quando o trajeto de saída ou de chegada a Soure se faz por meio do terminal de Camará, sendo necessário dessa maneira a utilização de transporte rodoviário sem o mínimo de organização das empresas e respeito ao usuário.

[...] Então por muito tempo, sempre se teve barco direto, o trapiche ai formado por muito tempo, só que por alguns anos que o barco não encostava aqui vinha pelo Camará e é, não sei se vocês vieram, encostaram aqui ou no Camará? É uma delícia encosta lá, né?! Descer correndo, pegar o busão, chegar aqui pegar outra carreira, é uma delícia, né?! Você vem, ai você fala: “nossa, mês que vem eu quero ir de novo pra Soure”. Não é assim?! Não é esse sentimento que você tem?! Poxa, eu voltar todo mês aqui, né?! E quando você sai daqui na madrugada e que você não consegue pegar o busão, você tem que se estapear pra quando. Agora não tanto, mas teve um período que assim, que a galera sai na carreira, se estapeando, a população local e tem necessidade de ir e agora quem é o turista que vem numa situação dessa?! Nunca mais quer voltar, a curiosidade de conhecer o Marajó matou ali, né?! Não tem transporte público, é muito recente que Soure tá agora assim, bem arrumada de buraqueira, se vai pra praia, eu vim parir aqui em 2004 e eu moro no Tucumanduba, que é um bairro bem afastado, nossa, quando eu lembro, eu com dor tendo que chegar no hospital, naquela boraqueira, não sei como não pari no meio do caminho (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>97</sup>.

As redes de transportes são entendidas como um conjunto de ligações (ferrovias, hidrovias, rodovias, etc.) e terminais (portos, estações ferroviárias, rodoviárias, aeroportos, entre outros), de um único modal de transportes ou de vários modais. Os usuários, passageiros e os operadores que influenciam na

---

<sup>97</sup>Entrevistado 23 - Morador de Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

configuração das mesmas, são parte do conjunto que integram esse serviço (PALHARES, 2002).

No serviço de transporte, que tem a sua importância na atividade turística, a eficiência do serviço é fundamental, mas deve estar agregada a outros fatores, como o acesso a lugares de visitação turística. A comodidade que o transporte pode oferecer na viagem; os horários convenientes; o complemento com os outros serviços para facilitar a mobilidade dentro do destino (ônibus), com os hotéis e as agências, se torna indispensável para que ocorra o deslocamento dos moradores e dos turistas no mínimo de tempo possível (hotel, portos, entre outros). Articulação que não foi observada na realidade de Soure.

Assim como enfatizam Junqueira e Corá (2012), a transferência do poder não objetiva mudar a gestão ou transferir apenas para a sociedade, mas se constitui como uma alternativa para solucionar os problemas sociais, que afetam a população de Soure.

Vários fatores colaboram para a utilização desse meio de transporte fluvial, como por exemplo, custo, modo artesanal, além de serem fundamentais para que a população ribeirinha, que residem nas proximidades dos rios, possam se deslocar.

A integração dos terminais, e dos diferentes modais de transportes, hidroviários e rodoviários, possibilita que os usuários tenham opções de escolha, além de contribuir para o deslocamento na chegada, dentro de Soure e o acesso aos outros locais, possibilitando a visitação, beneficiando diretamente a realização e extensão de uma determinada viagem.

Além da inviabilidade para a atividade turística, a integração modal é fundamental para o acesso a Soure, as comunidades e as fazendas localizadas distantes do centro. No entanto, em Soure o transporte hidroviário é bastante utilizado e mesmo nesse contexto pouca importância é dada para a sua qualidade e conseqüentemente para a integração com o modal rodoviário.

Os moradores estão organizando manifestações para chamar atenção do poder público com relação a falta de transporte público rodoviário. As manifestações evidenciam que não é apenas a política de transporte que está



precisando de projetos e ações do município para a população local, mas é um dos problemas que precisam de soluções viáveis.

A sociedade percebe assim que, devido a imposições da governabilidade, outras políticas públicas não avançaram o desejado, pois essas manifestações são iniciativas para diversos problemas sociais que necessitam de soluções que estejam de acordo com os problemas enfrentados pela população de uma determinada sociedade.

[...] espaços públicos que se tornam comuns urbanos quando as pessoas ali se reuniram para expressar suas opiniões políticas e fazer suas reivindicações. A rua é um espaço público que histórica e frequentemente se converte pela ação social em um comum do movimento revolucionário (HARVEY, 2014, p. 144)

Os movimentos sociais, como o fechamento de estradas, se configuram como protestos e iniciativas, que no caso de Soure objetivam a inserção de transportes públicos para a população local. Ao engajarem suas práticas e formas de mobilização nas ruas, os moradores criam um meio social e/ou físico, que é considerado primordial para sua vida e sobrevivência (HARVEY, 2014).

Além do transporte terrestre, existe o transporte entre Salvaterra e Soure que é realizado por meio de uma balsa, e conforme os entrevistados, essa locomoção se constitui como um dos problemas enfrentados diariamente pelos moradores locais, pois como é evidenciado na resposta da entrevistada abaixo, os horários disponibilizados não são suficientes para as necessidades dos mesmos, muitos se colocam em situação de risco para poder exercer o seu direito de ir e vir.

[...] Quem tem horário pra adoecer, quem tem horário pra ter filho, ele fica refém as embarcações, então, isso é uma parte negativa, sem contar que os dois municípios não terem ligação direta de ponte, então, é, a gente quer dar uma volta em Salvaterra tem que ser por carro, se for de carro até 19h00 e se for de moto coloca em risco quem está dentro da pequena embarcação, que é a rabeta, que faz a travessia ida e volta, porque a pessoa arrisca colocar uma moto dentro da embarcação inapropriada para atravessar, mas precisa, de repente trabalha no município e morar no outro e acabou o horário da balsa, então precisa fazer esse, esse, esse, essa ida e volta, só que uma moto com um monte de gente, é colocar em

risco mesmo, mas muitas das vezes é necessidade [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>98</sup>.

Outra questão evidenciada na pesquisa é que existe demanda reprimida (quando algo impede o consumidor de adquirir o serviço de transporte: pode ser a falta de dinheiro; uma ação do governo ou a oferta reduzida), pois a população local possui baixa renda, fazendo com a passagem de lancha não possa ser adquirida, pelo valor oneroso para muitos moradores locais. Essa questão foi evidenciada na pergunta que pretendeu entender se na opinião do funcionário da ARCON existe demanda reprimida e qual a opinião dos usuários, morador local, sobre os preços das passagens, as respostas foram as seguintes:

Sim, é por isso que eu digo se tivesse outro tipo de equipamento pra Soure como tinha antes, não sei se você chegou a ver navio, tivesse em Soure e fizesse diretamente pra Belém, tem que ter essa, tem que ter essa diferenciação de valores, até pra população mais carente, né?! Sabe, aqui dessa região, tem uma população de lá carente, que necessita do outro tipo de transporte, não só uma lancha como outro, o navio (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>99</sup>.

A de lancha tá, realmente aumentou né?! Foi, eu achei muito assim porque nem todo o tempo a pessoa tem aquele, principalmente aqueles pobres que eu falo, que são coisa, as vezes num tem aquele dinheirinho mas tem de viajar, e num tem, eu acho que o preço tá muito mermo realmente pesado pa, as vezes num é aquele, a pessoa não tem aquele dinheiro ai vai, pensou tirar as vezes tá quarenta e que? Tá quarenta e cinco parece né?! Cinquenta a lancha, ai já pensou a pessoa não tiver esse dinheiro, é caro principalmente pra mim que levava o meu filho pra fazer tratamento em Belém, ai ficava complicado pra gente tinha mês que ele nem ia pra Belém, que nós não tinha como conseguir aquele dinheiro pra gente ir viajar e só ele não podia viajar tinha que ir com o acompanhante dele, ai ficava muito ruim (INFORMAÇÃO VERBAL)<sup>100</sup>.

A demanda por transporte fluviomarítimo “é o desejo de uma entidade (uma pessoa ou de um grupo de pessoas) de locomover alguma coisa (a si próprio, outras pessoas ou cargas), de um lugar para outro” (BRASIL, 2013, p.18). Essa demanda pode estar relacionada a um determinado modal de transporte ou a uma

<sup>98</sup>Entrevistado Agência de Viagens-Soure. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, fevereiro de 2018.

<sup>99</sup>Entrevistado ARCON. Entrevista concedida à autora, Belém-PA, fevereiro de 2018.

<sup>100</sup>Entrevistado 22-Morador da Comunidade do Céu. Entrevista concedida à autora, Soure-PA, julho de 2017.

determinada rota. O preço da lancha que é direto para Soure ou Belém é considerado oneroso para os moradores locais que precisam se locomover mensalmente para ter acesso a saúde em Belém e por essa questão acaba inviabilizando o deslocamento dos mesmos. A inserção de um barco direto já mudaria essa realidade, pois o valor da passagem é inferior, ou seja, mais barato que a lancha.

Portanto, a partir da pesquisa observou-se que Soure não está se constituindo em um lugar que disponha de infraestrutura necessária para o deslocamento e qualidade de vida dos moradores locais, por consequência inviabilizando o desenvolvimento da atividade turística, principalmente pela questão do acesso e da mobilidade dentro da localidade. Não se deve esquecer que as iniciativas que visam modificar e dar novos significados a Soure e aos serviços de mobilidade devem estar de acordo com a realidade local e com os problemas enfrentados pelos moradores locais.

Na batalha por permanecer atrativos, os lugares se utilizam de recursos materiais (como as estruturas e equipamentos), imateriais (como os serviços). E cada lugar busca realçar as suas virtudes por meio de seus símbolos herdados ou recentemente elaborados, de modo a utilizar a imagem como ímã (SANTOS, 2008, p. 269).

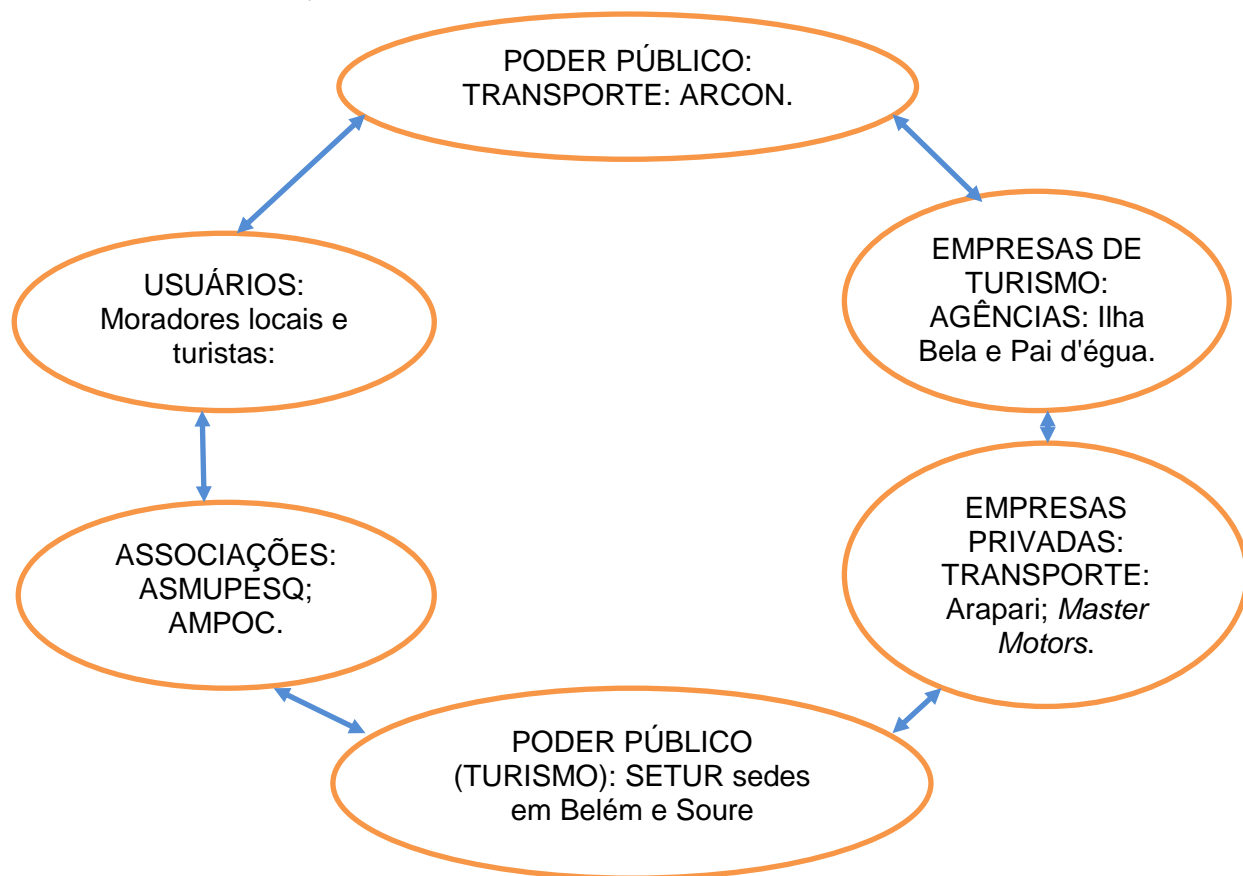
Os resultados da pesquisa sugerem que se amplie a utilização do transporte fluviomarítimo no arquipélago do Marajó, especialmente na região de Soure, no sentido de que o mesmo deve se constituir como um meio facilitador de deslocamentos, pois se percebeu que este pode ser utilizado como um componente necessário para a configuração da região como um destino turístico, que poderá se mostrar como um diferencial na região de Soure.

Portanto, como foi explanado na sessão 4.2 dessa dissertação, a interdependência dos serviços de transporte e do turismo é necessária para que ocorra a viabilização da locomoção dos moradores locais, bem como para que o local se consolide como um destino turístico ou que se beneficie positivamente do turismo. No caso específico do Marajó, especialmente em Soure, o turismo é um dos benefícios para o desenvolvimento social, cultural e econômico da região, mas

na realidade analisada o turismo é implementado na região como uma solução imediata para problemas que são regulares e constantes.

Na ilustração 7 apresenta-se a proposta de construção de uma rede de diálogo em que todos os agentes se comuniquem direta ou indiretamente, visando objetivos comuns na construção de políticas públicas e implementação das mesmas, em que todos poderão ser beneficiados ou todos poderão colocar os seus anseios e necessidades em pauta, no processo de planejamento e articulação dialogal.

**Ilustração 7** - Formação da rede de diálogo para a viabilização do transporte enquanto um serviço para o desenvolvimento do turismo e de Soure-PA



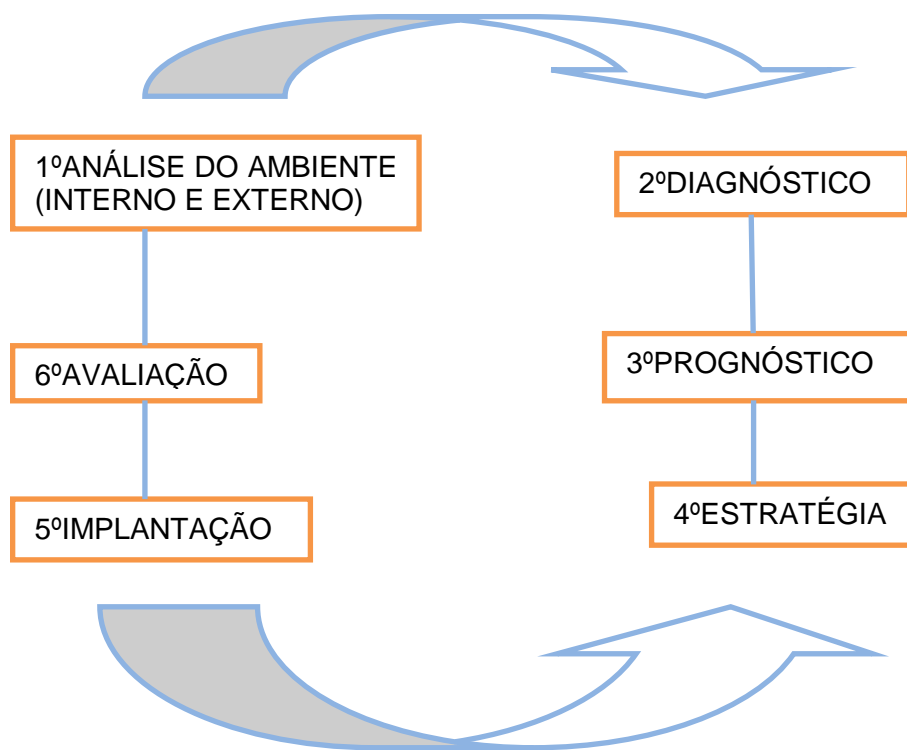
**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

A articulação desses atores em Soure deveria ocorrer em forma de redes sociais, para que o objetivo comum envolva o transporte fluviomarítimo para a região e o reflexo do mesmo possa beneficiar o turismo local. Essa rede deveria se constituir em uma rede aberta, visando a troca de informações e experiências, rompendo o que já ocorre na região, que não está relacionado a composição de iniciativas condizentes com a realidade de Soure e com as verdadeiras necessidades da população local. Na realidade observada e analisada, o poder de tomar as decisões está articulado somente nas mãos das empresas privadas de transporte e do poder público.

As características de Soure são capazes de contribuir para o desenvolvimento do turismo, como mais um componente no desenvolvimento da região. Todavia, apesar do já falado potencial, o serviço de transporte e as infraestruturas deficientes não favorecem o crescimento da atividade e por consequência o desenvolvimento local.

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, que em conformidade com o esquema 8, se tornaria um ciclo contínuo.

**Ilustração 8** - Etapas do planejamento intersetorial entre o turismo e o serviço de transportes



**Fonte:** Thiliane Meguis (2018).

O planejamento é composto de seis etapas, e se constitui em um ciclo contínuo em que uma etapa depende da outra para o seu êxito, além da articulação direta entre as mesmas. O quadro 9 enfatiza o processo de planejamento do turismo que pode envolver diretamente o serviço de transportes da região de Soure, com o objetivo de destacar a realidade observada do processo de planejamento, que poderia estar articulado ao processo de intersetorialidade entre os serviços de transporte e de turismo.

**Quadro 8** - Etapas do planejamento intersetorial entre o turismo e o serviço de transportes

ETAPAS DO PLANEJAMENTO (INTERDEPENDÊNCIA ENTRE O TURISMO E O TRANSPORTE)	REALIDADE OBSERVADA
<p><b>ANÁLISE DO AMBIENTE (INTERNO E EXTERNO):</b> Deve ocorrer uma visão geral de Soure. Histórico da evolução tecnológica do transporte e do turismo. Na análise interna, deve identificar os pontos fracos e fortes do transporte em relação ao turismo. Na análise externa, identifica-se quais são os usuários potenciais e qual modo de transporte o mesmo utiliza pra chegar em Soure e pra se locomover dentro de Soure.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O transporte influencia diretamente na atividade turística.</li> <li>• Os usuários mais assíduos são os moradores locais.</li> <li>• Em Soure a mobilidade é dificultada por carência de transporte público e asfaltamento nas principais vias de acesso.</li> </ul>
<p><b>DIAGNÓSTICO:</b> Ocorre o planejamento da localidade, destacando o papel dos agentes, ocorrendo um levantamento para identificar de que forma o transporte atende ao residente e ao turista. Deve-se considerar a qualidade e quantidade dos transportes (oferta de horários; intermodalidade; serviços ofertados pelas empresas de transportes; parceria entre empresas de transporte e de turismo; pesquisas junto a moradores e visitantes).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cada agente trabalha para beneficiar os seus interesses.</li> <li>• O transporte não atende ao residente de forma a oferecer transporte de qualidade, conseqüentemente ao turista.</li> <li>• Falta de oferta de horários mais dinâmicos; a intermodalidade não acontece; parceria entre as empresas de transporte e de turismo frágil, as pesquisas são feitas, mas não são colocadas em prática por meio de melhorias.</li> </ul>
<p><b>PROGNÓSTICO:</b> São considerados os dados estatísticos das etapas anteriores, política governamental e tendências. Deve ocorrer um levantamento específico sobre: de que forma a oferta de transporte atenderá os residentes e visitantes no futuro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os dados estatísticos das etapas anteriores, na maioria das vezes não são levados em consideração.</li> <li>• O planejamento em curto prazo acontece, mas em médio e longo prazo não estão sendo colocados em prática.</li> </ul>
<p><b>ESTRATÉGIA:</b> Como será realizada a implantação de ações da atividade turística e do transporte para que os objetivos do planejamento sejam alcançados. Alternativas de ações de acordo com os recursos financeiros e com que é prioritário. Portanto,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementação de ações que visam solucionar problemas imediatos, com o objetivo principal do turismo, e que não estão de acordo com o planejamento adequado das ações.</li> </ul>

definindo o conjunto de estratégias.	
IMPLANTAÇÃO: Quando as ações saem do documento. Deve ocorrer a captação de recursos; oficinas de sensibilização/conscientização de residentes; o desenvolvimento de programas de <i>marketing</i> etc..	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oficinas muito pontuais, em que apenas uma parcela da população participa.</li> <li>• <i>Marketing</i> que não condiz com a realidade.</li> </ul>
AValiação: O planejamento exige avaliação contínua dos resultados, objetivando corrigir eventuais falhas e construir novas estratégias para atualizá-lo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os resultados das ações não estão sendo avaliados de forma condizentes, pois não está ocorrendo a implementação de novas estratégias visando atualizar o processo do planejamento desde a análise do ambiente (externo e interno).</li> </ul>

**Fonte:** Lohmann; Panosso Netto, 2008 (Adaptado pela autora).

No processo de planejamento dos serviços de transporte articulados ou não ao desenvolvimento do turismo, deve haver uma visão coordenada dos diversos modais de locomoção e como eles influenciam na atividade turística, sempre avaliando e reavaliando as decisões na fase de implementação de um projeto, objetivando o seu melhoramento e que conseqüentemente influenciará no turismo em Soure (RESQUE, 1985). Além de envolver “[...] sujeito, objeto e processo: ação e retroação coordenadas e controladas por conhecimento e experiência, orientadas a fins compatíveis com devir alternativo ao destino” (COSTA, 2014, p. 615). Portanto, é importante à implementação de ações que visem articular o planejamento do transporte com as políticas públicas de turismo, no qual a participação seria um mecanismo de democracia.

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.

Por fim, 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 desenvolvimento local, articulados as características culturais, políticas, ambientais e sociais de Soure.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intenção dessa pesquisa foi analisar a importância do transporte fluviomarítimo no turismo e no desenvolvimento local de Soure-PA, para entender como acontece o acesso a Soure, principalmente por meio do transporte fluvial que é o mais utilizado, pela população local e para o acesso de visitantes a localidade. Foi necessário analisar também, a visão dos agentes dinamizadores da atividade turística sobre o transporte fluviomarítimo; analisar a percepção dos usuários sobre o transporte para Soure; identificar as iniciativas do setor público, privado e da sociedade civil para a viabilização do turismo e do transporte fluviomarítimo e como ocorre o deslocamento dentro de Soure, para compreender como acontece o deslocamento local e como o mesmo, pode influenciar no desenvolvimento da atividade turística.

Percebeu-se que Soure é uma localidade que se constitui como parte do sistema capitalista, que ao mesmo tempo, possui suas singularidades. Pode-se assim atestar que a localidade apresenta as suas características com relação ao transporte fluviomarítimo, como os portos e os trapiches existentes. As várias instituições públicas e privadas e os usuários que utilizam ativamente esse modal. Todos esses atores fazem parte do conjunto de ações, tendo o rio como um elemento que possibilita dinâmicas sócio espacial.

Os resultados obtidos puderam afirmar que parte dos problemas são decorrentes da falta de iniciativa do poder público e do setor privado ou até mesmo o descaso, com relação às dificuldades que afetam diretamente o usuário, e que refletem no turismo, influenciando decisivamente no desenvolvimento de Soure, bem como na competitividade do destino, que só acontece com a prática da atividade turística.

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.

O terminal hidroviário de Camará 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.

A comunicação com relação aos horários da viagem, como chegar em Soure, como se locomover dentro da cidade; serviços que o terminal oferece; iluminação e placas informativas dentro e fora dos terminais; *links* para empresas atuantes na área (agência de turismo, transporte, entre outros); acesso a *internet wireless* (redes sem fio); disponibilidade de salas *vip*; guia turístico sobre a cidade etc., podem contribuir positivamente para o desenvolvimento do destino.

Outra opção de solução viável seria a inclusão de um balcão de atendimento com um atendente que pudesse informar às pessoas fora dos guichês de vendas de passagens, assim como separar os guichês especificando as necessidades de cada usuário como, por exemplo, guichês com vendas preferenciais, cada uma com um objetivo específico. As informações são um dos principais serviços que pode facilitar uma viagem, além de ser capaz de despertar a curiosidade do visitante sobre o destino visitado, principalmente quando as informações podem ser acessadas ainda no destino do viajante. É nesse sentido, que os serviços eletrônicos se configuram como uma parte do planejamento, contribuindo para o conforto, a experiência do visitante e a facilidade da viagem.

Para que Soure se destaque enquanto um local turístico é necessário que os portos de acesso disponham de infraestrutura básica, como, segurança;

estacionamentos; assento para espera; telefones; caixas eletrônicos; banheiros. Bem como uma infraestrutura ampliada, como, pontos de compras (lojas de *souvenirs*, farmácia, revistas e jornais); totens informativos, entre outros.

Percebe-se que os gestores dos terminais portuários de Soure, Belém, Icoaraci e Camará têm os seus objetivos voltados para as necessidades econômicas, e não para as necessidades dos usuários do transporte. Os conflitos são perceptíveis, e comprometem a qualidade de Soure enquanto um destino turístico. O planejamento deveria ser mais dinâmico e integrado, a partir dos elementos regionais enquanto a diferenciação e internacionais enquanto determinador da competitividade do destino.

A necessidade de melhoria do transporte para a região se constitui como coletiva, mas os objetivos das reuniões 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.

O serviço de transporte é para o planejamento do turismo, um dos elementos fundamentais para que a atividade aconteça. Ele é o meio de locomoção, faz com que o visitante e o local visitado sejam colocados em contato, ligando diferentes lugares, com diversos contextos e culturas. Apresentam-se algumas etapas do planejamento que seriam uma possibilidade de solução para a melhoria do transporte fluviomarítimo e, conseqüentemente, o desenvolvimento local, por meio da atividade turística em Soure.

Levando em consideração os componentes do planejamento intersetorial, primeiramente deve ocorrer a análise do ambiente (interno e externo): fazer uma análise que envolva o debate e diálogo entre os setores de transporte e de turismo; os usuários (moradores locais) devem participar desse planejamento, destacando os principais problemas e as possíveis melhorias, juntamente com os outros

setores (público e privado); disponibilidade de transporte público dentro de Soure, bem como a inserção de bicicletas enquanto meio de mobilidade urbana.

Em seguida o diagnóstico: a articulação entre os agentes é fundamental, visando um objetivo comum; Infraestrutura de transporte adequada a realidade local, em que as embarcações passem por manutenção e a implementação de novas embarcações; oferta de horários que atenda a todos; a relação de intermodalidade entre o transporte e turismo; pesquisas que sejam realizadas por um agente, abordando os usuários, seja nos terminais; nas embarcações ou mesmo no quichê de venda de passagens.

A inclusão de pesquisas periódicas dentro das embarcações, nos próprios quichês de vendas de passagem, ou nos terminais de embarque e desembarque, sobre o transporte e o turismo, executadas pelas empresas privadas e pelo poder público, podem ajudar a identificar os problemas e o que o usuário necessita para a prática de uma viagem segura e com qualidade, que poderá ser entendida a partir da visão dos que utilizam assiduamente o serviço oferecido. Nenhuma eficiência ou recurso pode ser mantido sem que o usuário tenha a informação e/ou educação sobre os aspectos que se referem aos seus direitos e deveres como cidadão.

Na terceira fase, o prognóstico: todas as etapas devem ser levadas em consideração, com os dados estatísticos das pesquisas, sejam elas acadêmicas ou não; o planejamento deve está pautado em curto, médio e longo prazo e devem ser colocados em prática.

Quando o cidadão é um ator participante do processo de implementação de políticas de transportes, quando eles passam a serem ouvidos, pode-se observar uma nova relação entre o serviço e os cidadãos. Os cidadãos acabam por assumir novos papéis, pois os sujeitos que participam da configuração e implementação de políticas de transportes, passam a ter voz nas decisões sobre os problemas que afetam a sua vida.

A quarta etapa seria a estratégia: nessa etapa o desenvolvimento de uma estratégia condizente com a realidade de Soure e com os principais entraves que foram destacados ao longo dessa dissertação, seria capaz de evidenciar as prioridades para que o serviço de transporte fosse eficiente e acessível a todos os

usuários, de acordo com os recursos que são destinados a Soure, criando estratégias de articulação dos serviços e, conseqüentemente, de desenvolvimento local.

Na quinta etapa o destaque seria para a implantação: oficinas de capacitação e sensibilização mensais, direcionadas para os prestadores de serviços do setor de transporte e de turismo; a criação do *marketing* local, que mostrasse a realidade de Soure, destacando a cultura local. A intersectorialidade entre os agentes que trabalham com o turismo e os que trabalham com o transporte, poderia se constituir como procedimento capaz de facilitar a viagem do usuário que se deslocará para Soure, por meio do terminal de Camará. O passageiro teria acesso a um único bilhete, que poderia ser comprado no porto de Belém ou pela *internet*. O usuário realizaria apenas um *check-in*, independentemente do fato de estar fazendo conexão com outros meios de transportes (hidroviário e rodoviário) disponibilizados por mais de uma empresa. Além da inclusão de navios que fariam a viagem diretamente para Soure, já que a localidade possui um trapiche com infraestrutura mínima para o embarque e desembarque de passageiros.

Na sexta e última etapa, ocorreria a avaliação: como maneira de entender a localidade e avaliar as ações implementadas, se estas, de fato, estão solucionando os problemas, para corrigir as falhas e criar novas estratégias para que o planejamento se torne um ciclo contínuo e necessário para o desenvolvimento da localidade e da atividade turística.

Metodologicamente, o estudo de redes é um amplo conteúdo que favorece a formulação de novas propostas, na medida em que se modificam os papéis e as funções do poder público, da sociedade civil e do poder privado. A descentralização seria uma solução para os problemas que afetam os setores do turismo e do transporte na região de Soure, por se caracterizar como um processo que transfere o poder, redistribuindo as tomadas de decisão.

Portanto, a iniciativa privada e poder público deixam de concentrar a responsabilidades pelas soluções dos problemas que condizem ao transporte público, tanto o fluviomarítimo, quanto o rodoviário, para que de fato ocorra a

garantia aos cidadãos dos seus direitos sociais. Mas para que isso ocorra, é fundamental que os mesmos tenham consciência da importância de sua participação, que só será de fato entendida como uma medida por meio da educação para a cidadania, a partir do conhecimento sobre os seus direitos e deveres enquanto cidadãos.

O problema de pesquisa apresentado nessa dissertação foi o seguinte, qual a importância do transporte fluviomarítimo no turismo e no desenvolvimento local de Soure?

A resposta construída a partir da análise é que o transporte fluviomarítimo tem importância direta no desenvolvimento local. Muitos moradores, taxistas, donos de pousadas, de restaurantes e de agências que trabalham com a atividade turística, sabem e sinalizaram na entrevista a importância do transporte para o turismo e para o desenvolvimento de Soure, no entanto, as iniciativas ainda esbarram em problemas políticos e nas relações de poder, que prevalecem na região e nas ações que são implementadas.

Todas as duas hipóteses aqui apresentadas foram confirmadas, pois em função do transporte fluviomarítimo ser um dos serviços necessários para a atividade turística, a falta de qualidade do mesmo e do diálogo entre o setor público e a iniciativa privada dificulta o desenvolvimento local e o turismo em Soure; Apesar dos agentes dinamizadores do turismo (Agências de Turismo; Associações e a SETUR-Secretaria de Estado de Turismo) reconhecerem que ocorreram esforços para a melhoria do transporte fluviomarítimo para Soure nos anos 2000 a 2017, tais melhorias ainda não condizem com a qualidade necessária ao fluxo contínuo dos moradores e dos turistas.

O potencial de Soure é inviabilizado pela precariedade do acesso tanto aéreo, por causa da irregularidade dos voos, dos valores elevados que são cobrados e da falta de competitividade entre as empresas, já que só uma empresa faz esse trajeto aéreo. Com relação ao transporte fluviomarítimo, o mesmo possui problemas significativos que contribuem negativamente para que o turismo e o acesso dos moradores locais não ocorram de forma segura, rápida e tranquila.

Mesmo o modal fluviomarítimo exercendo um papel fundamental, pois a extensa bacia navegável favorece a acessibilidade ao Marajó.

Conclui-se a partir dessa pesquisa, que a existência de uma relação entre a qualidade do serviço e a construção de uma sociedade em redes abertas, pode possibilitar a sinergia entre o transporte e o turismo, vislumbrando melhores condições de desenvolvimento local, percebendo-se a importância da governança territorial para as políticas públicas de desenvolvimento, desde que essas não sejam um instrumento político de uma classe dominante.

Além de tentar trazer uma contribuição real para o planejamento turístico de Soure, buscou-se demonstrar que o turismo, quando realizado de forma planejada, pode se constituir como uma ferramenta de reordenação do espaço e criador de alternativas de desenvolvimento urbano e social integrados.

Portanto, a gestão de serviços públicos exige que ocorram articulações dos diversos atores sociais para a construção de políticas públicas que demandem uma nova perspectiva social, para que seja possível a ocorrência de direitos e não de necessidades, pois os atores envolvidos são sujeitos que devem participar da construção da realidade social, prevalecendo assim as relações entre iguais.



## REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIN, R. E. Quilombolas e ribeirinhos no Arquipélago do Marajó: deslocamentos da “regularização fundiária” e da “proteção ambiental”. **Povos tradicionais no arquipélago do Marajó e políticas de ordenamento territorial e ambiental**. Rio de Janeiro: Casa 8, 2015. p. 39.

ALLIS, T. Ferrovia e Turismo Cultural: alternativa para o Futuro da Vila de Paranapiacaba (SP). **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 29-53. nov. 2002.

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. 1-180, abr./ jul. 1989.

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.

BAUER, M. W. Análise de conteúdo clássica: uma revisão. In: \_\_\_\_\_; GASKELL, G. G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008, p. 189-217.

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

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

BARROS, L. V.; PEQUENO. E. A.; SILVA, L. M. O. F. da. Sistema de transporte rodoviário e turismo: uma análise na região turística do Vale dos Grandes Rios - TO. **Revista de Turismo Contemporâneo**, Natal, v. 4, n.2, p.331-352, jul./ dez. 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Política Nacional de Turismo**. Brasília, DF, 2008.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. 4 Ed. São Paulo: Editora Senac, 2001.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em ciências sociais. **Em Tese**: Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, v. 2, n. 1, 2005, p. 68 – 80. Disponível em: <[http://www.unisc.br/portal/upload/com\\_arquivo/aprendendo\\_a\\_entrevistar\\_como\\_fazer\\_entr\\_evistas\\_em\\_ciencias\\_sociais.pdf](http://www.unisc.br/portal/upload/com_arquivo/aprendendo_a_entrevistar_como_fazer_entr_evistas_em_ciencias_sociais.pdf)>. Acesso em: 30 jun. 2015.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Portos. **Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica**. Brasília, DF: ANTAQ, 2013.

CAMPOS, V.B.G. **Planejamento de Transportes: Conceitos e Modelos de Análise**. Instituto Militar de Engenharia. Disponível em <<http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/apostilas/Plan2007.pdf>> Acesso em: 15 fev. 2018

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.

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.

COOPER, C. *et al.* **Turismo: Princípios e Práticas**. 2. Ed. São Paulo: Bookman, 2002.

CORRÊA, R. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSTA, F. A. **Teorias do Desenvolvimento e Estratégias do Desenvolvimento Sustentável**. Mineo, 2014.

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.

CRUZ, M. E. M. da. **Soure: pérola do Arquipélago do Marajó**. Belém:Lima, 1999.

CURIEN, N. D'une problématique générale des réseaux à l'analyse économique du transport des informations. In: DUPUY, Gabriel. **Réseaux territoriaux**. Caen, Paradigme, 1988, p. 211-228.

DAVID, R. C. de. A. **A dinâmica do transporte fluviomarítimo de passageiros no estado do Amazonas**. 2010. Dissertação (Mestrado). – Universidade Federal do Amazonas, Pós-Graduação em Geografia, área de concentração Território, Espaço, e Cultura na Amazônia. Manaus, 2010.

DELEUZE, G. GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**. V. 5. Rio de Janeiro: Ed. 34. 1997.

FEYERABEND, P. **Contra o método**. São Paulo: Editora UNESP, 2007.

FIGUEIREDO, S. L.; NÓBREGA, W. R. de M. Turismo e desenvolvimento regional: conceitos e políticas em um caso brasileiro. In: \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_; AZEVEDO, F.

(Orgs.). **Perspectivas contemporâneas de análise em turismo**. Belém: NAEA, UFPA, 2015. p. 11-37

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

GERMANO, M. G. **Uma nova ciência para um novo senso comum** [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2011. 400 p.

GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais: políticas sociais acompanhamento e análise**, 2006. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicações/bpsociais/bps\\_12/ensaio5\\_alexandre.pdf](http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicações/bpsociais/bps_12/ensaio5_alexandre.pdf)>. Acesso em: 27 fev. 2017.

HABERMAS, J. **Mudança Estrutural da Esfera Pública**, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

HAMOY, J. A. *et al.* Estudos Científicos do Turismo na Amazônia: por um olhar interdisciplinar. In: PEZZUTI, J.; AZEVEDO-RAMOS, C. (Org). **Desafios Amazônicos: Série Desenvolvimento e Sustentabilidade**. Belém: NAEA/UFPA, 2016. p. 167-192.

HARVEY, D. A criação dos bens comuns urbanos. In: \_\_\_\_\_. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p. 134-189.

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.

JACCOUD, M.; MAYER, R. A observação direta e a pesquisa qualitativa. In: POUPART, J. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, 2008, p. 254-294.

JAPIASSÚ, H. **Interdisciplinaridade e Patologia do saber**. Rio de Janeiro, Imago, 1976.

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.

JUNQUEIRA, L. A.P. Descentralización, intersectorialidad y red en la gestión de la ciudad, **Revista del CLAD: Reforma y Democracia**, Caracas, n. 12, oct. 1998. p 89-108.

JURANDIR, D. **Marajó**. 4. ed. Belém: EDUFPA; Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa, 2008. – (Coleção Ciclo do Extremo Norte).

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

LIEDKE FILHO, E. D. A sociologia no Brasil: história, teorias e desafios. **Sociologias na (em) América Latina**, ALAS, UFRGS. Ano 7, n. 14, 6, jul./dez. 2005. p. 376-43.

LIMA, A. M. M. *et al.* **Relatório Técnico**. Secretaria Executiva de Ciência Tecnologia e Meio Ambiente – Núcleo de Hidrometeorologia (SECTAM/NHM). Belém. 2004.

LIMA, R. G. **Uma avaliação do desenvolvimento do transporte rodofluviomarítimo de cargas na Amazônia: A relação entre transporte e desenvolvimento sustentável na Amazônia e na bacia do Tocantins-Araguaia**. 1995. Monografia (especialização). – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Especialista em Desenvolvimento de Áreas Amazônicas, Belém, 1995.

LIPOVETSKY, G. **A Era do Vazio**: ensaios sobre o individualismo contemporâneo. Barueri, SP: Manole, 2005.

LOHMANN, G.; CASTRO, R. Transporte e Desenvolvimento de destinos turísticos. In: \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_; FRAGA, C. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

\_\_\_\_\_; PANOSSO NETTO, A. **Teoria do Turismo**: Conceitos, Modelos e Sistemas. São Paulo: Aleph. 2008.

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

MAANEN, J. V. **Reclaiming qualitative methods for organizational research**: a preface, In Administrative Science Quarterly, v. 24, n. 4, dec. 1979, p. 520-526.

MAMANI, A. H. Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos. **Novos Cadernos NAEA**, v. 19, n. 3, set./dez. 2016. p. 93-112.

MAMEDE, D. M. J. A.; VIEIRA, G. L.; SANTOS, A. P. G. Trens turísticos e patrimônio cultural: Como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural. **Caderno Virtual de Turismo**. v. 8, n. 2. 2008.

MARTINS, A. B.; VIEIRA, G. F. Turismo e Patrimônio Cultural: Possíveis Elos Entre Identidade, Memória e Preservação. **Estação Científica**, Juiz de Fora, 2006. Disponível em: <[http://www.jf.estacio.br/revista/artigos/2ANNE\\_E\\_GUSTAMARA.pdf](http://www.jf.estacio.br/revista/artigos/2ANNE_E_GUSTAMARA.pdf)>. Acesso em: 27 fev. 2018.

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

MEGUIS, T. R. B.. Turismo de base comunitária: uma análise sobre a Ilha de Cotijuba - Belem do Pa. In: **Encontro Nacional de Turismo de Base Local**, 2014, Juiz de Fora- MG. XIII ENTBL- Economia e criatividade: Arranjos e práticas sociais do turismo. Juiz de Fora, 2014. v. 13.

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/UFGA, 2016. v. 1. p. 132-132.

MENEZES, M. O. B. *et al.* Efeitos da Expansão Urbana nas Ilhas do Baixo Estuário do Amazonas: O Caso de Soure, Arquipélago do Marajó. **Revista da Gestão Costeira Integrada**. v. 9, n. 2, p. 113-126, 2009.

MINAYO, M. C. de S. (Org). **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 31. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano hidroviário estratégico**. Brasil, 2013.

MORAES, R. R. **A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha**. 2007. Tese (Doutorado). – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2007.

NAZARÉ, R. F. **A globalização, o transporte e a Amazônia Brasileira**. Belém: Cejup, 2001.

MIRANDA NETO, J. de M. **Marajó**: desafio da Amazônia - aspectos da reação a modelos exógenos de desenvolvimento. rev. e atual. Belém: EDUFPA, 2005.

NÓBREGA, W. R. de M. Perspectivas e entraves para o desenvolvimento de políticas setoriais de turismo na Amazônia: discussões acerca do Proecotur no Estado do Pará. In: FIGUEIREDO, S. L. (Org.). **Turismo, lazer e planejamento urbano e regional**. Belém: NAEA, 2008. p. 200.

\_\_\_\_\_. Turismo, desenvolvimento e políticas públicas: limites e avanços no Estado do Pará. In: Azevedo, F. F. *et al* (org.). **Turismo em Foco**. Belém: NAEA, 2013.

\_\_\_\_\_. **Turismo e Políticas Públicas na Amazônia Brasileira: Instâncias de Governança e Desenvolvimento nos Municípios de Santarém e Belterra, Oeste do Estado do Pará.** 2012. Tese (Doutorado em Ciências do Desenvolvimento Socioambiental) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

NOGUEIRA, R. J. B. **Amazonas, um Estado ribeirinho.** Manaus: EDUA, 1999.

PADULA, R. **Transportes: fundamentos e propostas para o Brasil.** Brasília: CONFEA. 2008.

PALHARES, G.L. **Transportes turísticos.** São Paulo: Aleph, 2002.

\_\_\_\_\_. 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.

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

\_\_\_\_\_. **Princípios normativos do transporte turístico.** São Paulo, 2001.

PARÁ. **Inventário da oferta turística:** Soure. Companhia Paraense de Turismo. Pará, 2012. Disponível em:  
<[http://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/inventario\\_soure.pdf](http://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/inventario_soure.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2015.

BARROS, L. V.; PEQUENO, E. A.; SILVA. L, M, O, F da. Sistema de transporte rodoviário e turismo: uma análise na região turística do Vale dos Grandes Rios - TO **Revista de Turismo Contemporâneo**, Natal, v. 4, n. 2, jul./dez. 2016, p. 331-352.

PIRES Jr., F. C. M.; ASSIS, L. F. Uma análise da importância da regulação econômica do transporte aquaviário de passageiros na Amazônia, **Journal of Transport Literature**, vol. 5, n. 4, pp. 51-69, 2011.

PLANO VER-O-PARA. **Plano estratégico de turismo do Estado do Pará.** 2012.

REIS, A. C. **O seringal e o seringueiro.** Rio de Janeiro: Editora do Serviço de Informação Agrícola do Ministério da Agricultura, 1953.

RESQUE, J. H. **Fundamentos de engenharia de transporte fluviomarítimo.** Belém: UFPA, 1985. (Acompanhamento de atividades docentes, Departamento de Transportes).

RIBEIRO, G. L. Ambientalismo e desenvolvimento sustentado: nova ideologia/utopia do desenvolvimento. **Revista de Antropologia**, São Paulo: USP, n. 34, 1991. p. 59-1001.

RODRIGUES, S. de M.; CASTRO, F. M. de M. Transporte fluviomarítimo e turismo: uma análise das potencialidades dos cânions do rio São Francisco e do atracadouro da Terra Caída em Sergipe (Brasil). **Turismo & Sociedade**. Curitiba, v. 4, n. 2, out. de 2011. p. 323-342.

RONÁ, R. di. **Transportes no Turismo**. Barueri: Manole. 2002.

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

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.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico**: diretrizes para o trabalho didático-científico na Universidade. 10 ed. São Paulo, Cortez Editora e Autores Associados, 1983.

SILVA, C. A. 2007. **O que são redes?** Brasil, [http://www.rits.org.br/redes\\_teste/rd\\_oqredes.cfm](http://www.rits.org.br/redes_teste/rd_oqredes.cfm). Acesso em: 26 dez. 2017.

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

SILVA, R. M.; MERCÊS, S. Implementação de Projetos de infraestrutura de Transporte no Polo Turístico Marajó- PA e Desafios à Gestão Intersectorial. In: BAHIA, M. C.; FIGUEIREDO, S. L. (Org). **Planejamento e Gestão Pública do Turismo e do Lazer**. Belém: NAEA, 2016. p. 421-445.

SOUZA, M. J. L. de.; RODRIGUES, G. B. **Planejamento Urbano e Ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.

SYPHER MUELLER INTERNATIONAL INC. **Air Transportation and Tourism: Competing and Complementary Needs**. Canada: Tourism Canada, 1990.

TELES, E. Extrativistas, mercados e sistemas de uso comum: resistências cotidianas no Arquipélago do Marajó. **Povos tradicionais no arquipélago do Marajó e políticas de ordenamento territorial e ambiental**. Rio de Janeiro: Casa 8, 2015. p. 99.

TORRE, F de la. **Sistema de transporte turístico**. São Paulo: Roca, 2002.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

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

VENÂNCIO, M.; PESSÔA, V. L. S. O diário de campo e a construção da pesquisa: registro das emoções dos sujeitos envolvidos e a reconstrução de suas histórias de vida e do lugar. In: RAMIRES, J. C. de L.; PESSÔA, V. L. S. (Org.). **Geografia e pesquisa qualitativa**: nas trilhas da investigação. Uberlândia: Assis, 2009. p. 317–336.

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

WEARING, S.; NEIL, J. **Ecoturismo: Impactos, Potencialidades e Possibilidades**. Barueri: Editora Manole Ltda, 2001.



## APÊNDICES

### APÊNDICE A ROTEIRO DE ENTREVISTA: AGÊNCIAS DE TURISMO

Objetivo: Analisar a visão dos agentes dinamizadores da atividade turística sobre o transporte fluviomarítimo.

Público alvo: Ilha Bela e Sacafi Turismo

Data: \_\_\_\_ de \_\_\_\_ 2018

1. Qual a sua função?
2. A agência atua há quanto tempo no mercado?
3. Qual é o público alvo dos pacotes da agência?
4. Quais foram as mudanças percebidas no desenvolvimento da atividade turística ao longo do tempo?
5. Qual a sua opinião sobre a qualidade dos serviços turísticos?
6. Qual a sua opinião sobre a qualidade do serviço de transporte na região?
7. Existe a parceria com alguma rede de empresas (pública ou privada)?
8. Existe a parceria entre o governo do Estado e a sua agência?
9. Em sua opinião quais os acontecimentos em Soure que marcaram o desenvolvimento da atividade turística?
10. Existe alguma pesquisa sobre o desempenho da atividade turística? Como é feita? Qual a frequência?
11. Quais as iniciativas para a viabilização da atividade turística?
12. As agências têm transportes próprios? Há interesse? Quais são os principais entraves? Continua o monopólio?
13. Como acontece o diálogo entre o setor público e privado do turismo?
14. Qual a importância do transporte fluviomarítimo para o desenvolvimento do turismo na região?
15. Qual a importância do transporte fluviomarítimo para a sua agência?
16. De que forma o transporte fluviomarítimo influencia na atividade turística?
17. A agência participa de alguma iniciativa para a viabilização do transporte fluviomarítimo na região?

18. Qual a iniciativa da agência para a melhoria do transporte fluviomarítimo na região?
19. A agência vivenciou algum fator positivo ou negativo que influenciou o turismo em Soure?
20. A agência vivenciou algum fator positivo ou negativo que influenciou o serviço de transporte em Soure?

## APÊNDICE B

### ROTEIRO DE ENTREVISTA: ASSOCIAÇÕES

Objetivo: Analisar a visão dos agentes dinamizadores da atividade turística sobre o transporte fluviomarítimo.

Público alvo: Associação de Mulheres e Filhos do Pesqueiro e a Comunidade do Céu.

Data: \_\_\_\_ de \_\_\_\_ 2017

1. Qual o seu nome?
2. Qual a sua função na comunidade?
3. Há quanto tempo existe a associação?
4. Qual a sua opinião sobre a qualidade dos serviços turísticos na comunidade?
5. Há quanto tempo o turismo acontece na comunidade?
6. Fale um pouco sobre a dinâmica do turismo na comunidade do céu?
7. Como o turismo vem se desenvolvendo nesse tempo e tem parceria com outros órgãos?
8. Qual a estratégia da associação para o desenvolvimento da atividade que envolva embarcações de pequeno e médio porte?
9. Como as famílias estão envolvidas nos projetos?
10. Tem algum processo de capacitação?
11. Qual a rotatividade das pessoas que participam do projeto?
12. Existe a parceria entre o governo do Estado e a associação?
13. Qual o processo de divulgação?
14. Quais as iniciativas da associação para o desenvolvimento da atividade turística?
15. Como acontece o diálogo entre o setor privado e a associação?
16. As agências fazem a locomoção com um transporte particular?
17. Tem transporte público na comunidade?
18. Qual a sua opinião sobre o transporte fluviomarítimo da região?
19. Você acha que o Estado está investindo em transporte fluviomarítimo? Em sua opinião, quais deveriam ser os investimentos?

20. Como o transporte fluviomarítimo influencia na atividade turística?
21. Você já participou de alguma entrevista ou debate com relação ao transporte fluviomarítimo?
22. Existe alguma pesquisa sobre o transporte fluviomarítimo? Como é feita? Qual a frequência?
23. Quais as iniciativas da associação para a melhoria do transporte fluviomarítimo na região?
24. Você vivenciou algum fator positivo ou negativo que influenciou o serviço de transporte fluviomarítimo em Soure?
25. Qual o modo de subsistência da comunidade?
26. Quais são as festividades da comunidade? Quais são as parcerias nessas festividades?
27. Quais são as maiores dificuldades na comunidade?
28. O que o estado deveria investir na comunidade?
29. Você vivenciou algum fator positivo ou negativo que influenciou o transporte fluviomarítimo em Soure?
30. Você vivenciou algum fator positivo ou negativo que influenciou o transporte rodoviário em Soure?
31. Existe alguma pesquisa sobre o desenvolvimento da atividade turística? Como é feita? Qual a frequência?

**APÊNDICE C**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA: USUÁRIOS (MORADORES LOCAIS)**

Objetivos: Analisar a percepção dos usuários sobre o transporte fluviomarítimo na rota Belém-Soure; Identificar as iniciativas do setor público, privado e da própria sociedade civil para a viabilização do turismo e do transporte fluviomarítimo.

Público alvo: moradores locais

Data: \_\_\_\_ de \_\_\_\_ 2017

1. Qual o seu local de residência?
2. Qual a sua opinião sobre o transporte fluviomarítimo?
3. Qual a sua opinião sobre a atividade turística em Soure?
4. Você já vivenciou algum acontecimento, seja ele positivo ou negativo no transporte fluviomarítimo?
5. Você já vivenciou algum acontecimento, seja ele positivo ou negativo com relação ao turismo?
6. Como você percebe o serviço de transporte fluviomarítimo:
  - (portos de embarque e desembarque):
  - (tempo de viagem):
  - (atendimento):
  - (preços condizentes com o serviço ofertado):
  - (oferta de horários):
  - (infraestrutura dos barcos):
  - (segurança):
  - (acessibilidade):
7. Você já participou de alguma entrevista ou debate com relação ao transporte fluviomarítimo?
8. Você já participou de alguma entrevista ou debate com relação ao turismo?
9. Você acha que o estado está investindo no transporte fluviomarítimo? Quais os investimentos que em sua opinião seriam importantes?
10. Você acha que o estado está investindo em turismo? Quais os investimentos que em sua opinião seriam importantes?
11. Como ocorreu a sua locomoção dentro da cidade?

## APÊNDICE D

### ROTEIRO DE ENTREVISTA: USUÁRIOS (TURISTAS)

Objetivos: Analisar a percepção dos usuários sobre o transporte fluviomarítimo na rota Belém-Soure; Identificar as iniciativas do setor público, privado e da própria sociedade civil para a viabilização do turismo e do transporte fluviomarítimo.

Público alvo: turistas.

Data: \_\_\_\_ de \_\_\_\_ 2017

1. Qual o seu local de residência?
2. Qual a sua opinião sobre o transporte fluviomarítimo?
3. Qual a sua opinião sobre a atividade turística em Soure?
4. Como você percebe o serviço de transporte fluviomarítimo: (portos de embarque e desembarque); (tempo de viagem); (atendimento); (preços condizentes com o serviço ofertado); (oferta de horários); (infraestrutura dos barcos).
5. Como você percebe a atividade turística?
6. Você já participou de alguma entrevista ou debate com relação ao transporte fluviomarítimo e ao turismo?
7. Você tem alguma proposta de melhoramento do transporte fluviomarítimo e do turismo? Quais?
8. Qual a sua opinião geral da experiência da viagem?

## APÊNDICE E

### ROTEIRO DE ENTREVISTA: EMPRESAS PRIVADAS DE TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO

Objetivo: Identificar as iniciativas do setor público, privado e da própria sociedade civil para a viabilização do turismo e do transporte fluviomarítimo.

Público alvo: Empresas privadas de transporte fluviomarítimo: Arapari Navegação Ltda, e *Master Motors*.

Data: \_\_\_\_ de \_\_\_\_ 2018

1. Qual a sua função?
2. Como são decididos os horários das viagens? Qual o critério?
3. São disponibilizadas quantas lanchas; navios e/ou *ferry boat* nesse trecho?
4. Como tem sido feito o diálogo entre o setor público e a empresa, para relação a viabilização do transporte fluviomarítimo?
5. Como tem sido feito o diálogo com a população local, para a viabilização do transporte fluviomarítimo?
6. Como tem sido feito o diálogo com os turistas para a viabilização do transporte fluviomarítimo?
7. Como tem sido feito o diálogo com os planejadores da atividade turística para a viabilização do transporte fluviomarítimo?
8. Existe venda online?
9. Existe reserva de passagens? Com quanto tempo para a retirada do bilhete que foi reservado?
10. Pode comprar a passagem de ida e volta com quanto tempo de antecedência?
11. Tem site com informações?
12. Quais são os projetos que estão sendo planejados e executados para a viabilização do transporte?
13. Existe uma pesquisa para saber a opinião dos usuários? Como é feita? Qual a frequência?
14. Quais foram as mudanças percebidas no transporte fluviomarítimo ao longo do tempo?
15. Como você observa a qualidade dos serviços de transporte fluviomarítimo?

16. Há quanto tempo a empresa está no mercado de Belém?
17. Qual a estratégia do setor para o desenvolvimento do transporte fluviomarítimo?
18. Quais os acontecimentos que marcaram o desenvolvimento do transporte fluviomarítimo para a região?
19. Quais são os principais entraves para a viabilização do transporte fluviomarítimo na arquipélago do Marajó?
20. Quais são os critérios para que os serviços sejam suspensos?
21. Qual é a regularidade do transporte?
22. Qual é a demanda?
23. Existe demanda reprimida (quando algo impede o consumidor de adquirir o serviço: pode ser a falta de dinheiro; uma ação do governo ou a oferta reduzida)?
24. A empresa trabalha a quanto tempo nesse trecho?
25. Quais são os principais motivos que interferem no atraso de uma viagem?  
Existe um tempo limite para o atraso?
26. Qual é a frequência da fiscalização feita pela ARCON?
27. Qual é a frequência da fiscalização feita pela capitania dos portos?
28. Quais são os critérios para a formulação do preço da passagem?
29. Existe um mínimo de passageiros para que a viagem seja executada?
30. Por que existe a escala feita pela empresa Arapari Navegação Ltda e Rodofluviomarítimo Banav Ltda?
31. Como ocorre a escala entre a empresa Arapari Navegação Ltda e Rodoflúvia Banav Ltda?
32. Existe o diálogo da empresa de transporte fluviomarítimo com a empresa de transporte rodoviário?
33. Como ocorre a fiscalização dentro das embarcações?
34. A segurança dentro das embarcações é por conta da empresa?



**APÊNDICE F**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA: SECRETARIA DE TURISMO**

Objetivo: Analisar a visão dos agentes dinamizadores da atividade turística sobre o transporte fluviomarítimo. Público alvo: Secretaria Municipal de Turismo do Pará (Sede em Belém e Soure).

Data: \_\_\_\_ de \_\_\_\_ 2017

- 1- Qual a sua função?
- 2- Existe o diálogo entre a secretaria e outros órgãos para viabilizar ações com relação ao transporte fluviomarítimo?
- 3- Na sua opinião existe um monopólio das empresas de transporte fluviomarítimo?
- 4- Tem projetos para viabilizar o acesso a Soure? Quais?
- 5- Como tem sido feito o diálogo entre o setor público, privado e a população local com relação ao transporte fluviomarítimo e ao turismo?
- 6- Vocês participam de alguma iniciativa para a viabilização do transporte?
- 7- Quais os acontecimentos importantes que marcaram o transporte fluviomarítimo pra Soure, sejam eles negativos e/ou positivos?
- 8- Quais são os principais entraves para a viabilização do transporte fluviomarítimo em Soure?
- 9- De que forma o transporte fluviomarítimo influencia na atividade turística?
- 10- Quais os acontecimentos importantes que marcaram o desenvolvimento do turismo para Soure, sejam eles negativos e/ou positivos?
- 11- O turista é ouvido, de que forma?
- 12- Quais as iniciativas para a viabilização da atividade turística em Soure?
- 13- Tem projetos ou programas de qualificação de pessoas?
- 14- Como acontece o diálogo entre o setor público e privado do turismo em Soure?
- 15- A Sociedade civil também participa do diálogo com vocês e as empresas privadas?
- 16- Fale um pouco sobre o projeto da criação de uma ponte para o acesso até Soure.
- 17- Qual a tua visão em relação a qualidade do transporte fluviomarítimo?

18-Fale um pouco sobre a lancha rápida.

19-Fale um pouco sobre o transporte aéreo para Soure.

20-Como ocorre o diálogo entre a secretaria do Estado e de Soure?

**APÊNDICE G**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA: Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos (ARCON-PA)**

Objetivo: Identificar as iniciativas do setor público, privado e da própria sociedade civil para a viabilização do turismo e do transporte fluviomarítimo.

Público alvo: Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos-ARCON-PA.

Data: \_\_\_\_ de \_\_\_\_ 2018

1. Qual a sua função?
2. Você trabalha a quanto tempo na ARCON?
3. Quais as iniciativas para a viabilização do transporte fluviomarítimo?
4. Existe uma articulação da ARCON-PA com as operadoras de transporte para decidir os horários das viagens? Qual o critério?
5. Como tem sido feito o diálogo entre o setor público, privado, a população local com relação à viabilização do transporte fluviomarítimo?
6. Existe uma pesquisa para saber a opinião dos usuários? Como é feita? Qual a frequência?
7. Quais foram às mudanças percebidas no transporte fluviomarítimo ao longo do tempo?
8. Como você observa a qualidade dos serviços de transporte fluviomarítimo?
9. Quais os acontecimentos que marcaram o desenvolvimento do transporte fluviomarítimo para a região?
10. Quais são os principais entraves para a viabilização do transporte fluviomarítimo na arquipélago do Marajó?
11. Tem uma base em Soure da ARCON?
12. Qual é a regularidade do transporte?
13. Existe demanda reprimida (quando algo impede o consumidor de adquirir o serviço: pode ser a falta de dinheiro; uma ação do governo ou a oferta reduzida)?
14. Quais são os critérios para a formulação do preço da passagem?
15. Como é feita a fiscalização do transporte fluviomarítimo para Soure?

16. Têm muitas reclamações feitas pelos usuários? Quais são as principais?
17. Como é avaliada a qualidade dos serviços?
18. Quais são os procedimentos para resolver uma reclamação?
19. Quantos acidentes já aconteceram na viagem para Soure?
20. Quais são os critérios para que os serviços sejam suspensos?
21. Quais são os principais motivos que interferem no atraso de uma viagem?  
Existe um tempo limite para o atraso?
22. Existe um mínimo de passageiros para que a viagem seja executada?
23. Como ocorre a fiscalização dentro das embarcações?
24. A segurança dentro das embarcações é por conta de quem?

## APÊNDICE H

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO- TCLE

Prezado (a) Senhor (a),

Esta pesquisa é sobre **TRANSPORTE FLUVIOMARÍTIMO E TURISMO: A viagem à Soure e as perspectivas de desenvolvimento local**, sendo desenvolvida por **Thiliane Regina Barbosa Meguis**, do mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do NAEA-UFPA, sob orientação da Profa. Mirleide Char Bahia.

O objetivo do estudo é **Analisar a influência do transporte fluviomarítimo no turismo e no desenvolvimento local de Soure-PA**. A finalidade deste trabalho é contribuir com informações para melhorar o planejamento e gestão do transporte fluviomarítimo para Soure.

Solicitamos a sua colaboração para realizar uma entrevista a ser gravada e posteriormente transcrita, como também sua autorização para apresentar os resultados deste estudo em eventos da área de ciências sociais e publicar em revista científica nacional e/ou internacional. Por ocasião da publicação dos resultados, seu nome será mantido em sigilo absoluto.

**Esclarecemos que sua participação no estudo é voluntária** e, portanto, o(a) senhor(a) não é obrigado(a) a fornecer as informações e/ou colaborar com as atividades solicitadas pelo Pesquisador(a). Caso decida não participar do estudo, ou resolver a qualquer momento desistir do mesmo, não sofrerá nenhum dano. A pesquisador(a) estará a sua disposição para qualquer esclarecimento que considere necessário em qualquer etapa da pesquisa.

---

Assinatura do(a) pesquisador(a) responsável.

Considerando, que fui informado(a) dos objetivos e da relevância do estudo proposto, de como será minha participação, dos procedimentos deste estudo, declaro o meu consentimento em participar da pesquisa, como também concordo

que os dados obtidos na investigação sejam utilizados para fins científicos. Estou ciente que receberei uma via desse documento.



Belém, \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2018.

---



Assinatura do participante

Caso necessite de maiores informações sobre o presente estudo, favor entrar em contato com [thilianemeguis@gmail.com](mailto:thilianemeguis@gmail.com)

## ANEXO A REGISTRO DE OCORRÊNCIA/SUGESTÕES (ARCON)

Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará Rua dos Pariquis, nº 1905 • Batista Campos • CEP 66033-110 • Belém / PA Fone: 0800 091 1717 • E-mail: ouvidoria@arcon.pa.gov.br				
<b>REGISTRO DE OCORRÊNCIA / SUGESTÕES</b>				Nº
<b>IDENTIFICAÇÃO DO USUÁRIO</b>				
Nome		Nº Identidade		CPF
Escolaridade	Atividade			Idade
Endereço			Bairro	
Cidade			Estado	
CEP	E-mail		Telefone	
<b>ASSUNTO</b>				
<input type="checkbox"/> 1. Descumprimento de horário da viagem	<input type="checkbox"/> 2. Interrupção do serviço	<input type="checkbox"/> 3. Alteração de preço da tarifa		
<input type="checkbox"/> 4. Alteração de itinerário	<input type="checkbox"/> 5. Ausência de comprovante de bagagem	<input type="checkbox"/> 6. Transporte de bagagem em local inadequado		
<input type="checkbox"/> 7. Dano/extravio de bagagem	<input type="checkbox"/> 8. Ausência de bilhete de passagem	<input type="checkbox"/> 9. Recusa de revalidação/restituição de bilhete		
<input type="checkbox"/> 10. Recusa de passageiro com gratuidade	<input type="checkbox"/> 11. Desrespeito ao usuário	<input type="checkbox"/> 12. Recusa de embarque/desembarque		
<input type="checkbox"/> 13. Inexistência de informações sobre o serviço	<input type="checkbox"/> 14. Direção insegura	<input type="checkbox"/> 15. Má conservação/limpeza do veículo/equipamento		
<input type="checkbox"/> 16. Superlotação	<input type="checkbox"/> 17. Outros (Informar)			
<b>OCORRÊNCIA E SUGESTÕES (ANEXAR, QUANDO COUBER, CÓPIAS DOS DOCUMENTOS RELACIONADOS À RECLAMAÇÃO)</b>				
Data		Local		
Linha/Ligação			Operador	
Transporte Rodoviário	<input type="checkbox"/> Alternativo	<input type="checkbox"/> Convencional	<input type="checkbox"/> Especial	<input type="checkbox"/> Frete <input type="checkbox"/> Misto
Transporte Hidroviário	<input type="checkbox"/> Linha	<input type="checkbox"/> Travessia		
Descrição do ocorrido				
Solicitação do usuário				
Data		Assinatura do Usuário		
<b>RECEBIMENTO</b>				
<input type="checkbox"/> Telefone	<input type="checkbox"/> Correspondência	<input type="checkbox"/> Atendimento Direto	<input type="checkbox"/> Outros (informar)	
Data		Hora	Local	
Nome e Assinatura do Atendente ARCON-PA				
-----				
Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará Rua dos Pariquis, nº 1905 • Batista Campos • CEP 66033-110 • Belém / PA Fone: 0800 091 1717 - E-mail: ouvidoria@arcon.pa.gov.br				
<b>COMPROVANTE DO REGISTRO DE OCORRÊNCIA / SUGESTÕES</b>				Nº
<b>RECEBIMENTO</b>				
Data		Hora	Local	
Nome e Assinatura do Atendente ARCON-PA				

**ANEXO B**  
**REGISTRO DE OCORRÊNCIA/SUGESTÕES/RECLAMAÇÕES/ELOGIOS**  
**(EMPRESA Master Motors)**

		Trav. de Breves, Pass. da Luz nº 48 - CEP: 66.020-350 Cidade Velha - Belém - Pará Fone: (91) 98166.8297		Nº 1819	
<b>REGISTRO DE OCORRÊNCIA / SUGESTÕES / RECLAMAÇÕES / ELOGIOS</b>					
<b>IDENTIFICAÇÃO DO USUÁRIO</b>					
Nome:			Nº. Identidade:		
Escolaridade:	Atividade:		Idade:		
Endereço:		Bairro:			
Cidade:		Estado:			
CEP:		Fone:			
<b>ASSUNTO</b>					
<input type="checkbox"/>	1. Descumprimento de horário da viagem	<input type="checkbox"/>	2. Interrupção do serviço	<input type="checkbox"/>	3. Alteração de preço da tarifa
<input type="checkbox"/>	4. Alteração de itinerário	<input type="checkbox"/>	5. Ausência de comprovante de bagagem	<input type="checkbox"/>	6. Transporte de bagagem em local inadequado
<input type="checkbox"/>	7. Dano/extravio de bagagem	<input type="checkbox"/>	8. Ausência de bilhete de passagem	<input type="checkbox"/>	9. Recusa de revalidação/restituição de bilhete
<input type="checkbox"/>	10. Recusa de passagem de gratuidade	<input type="checkbox"/>	11. Desrespeito ao usuário	<input type="checkbox"/>	12. Recusa de embarque/desembarque
<input type="checkbox"/>	13. Inexistência de informações sobre o serviço	<input type="checkbox"/>	14. Direção insegura	<input type="checkbox"/>	15. Má conservação/limpeza do veículo/equipamento
<input type="checkbox"/>	16. Superlotação	<input type="checkbox"/>	17. Outros (Informar)		
<b>OCORRÊNCIAS E SUGESTÕES</b> (ANEXAR, QUANDO COUBER, CÓPIAS DOS DOCUMENTOS RELACIONADOS À RECLAMAÇÃO)					
Data:		Local:			
Linha/Ligação:			Operador:		
Solicitação do usuário:					
Data:		Assinatura do usuário:			
		Trav. de Breves, Pass. da Luz nº 48 - CEP: 66.020-350 Cidade Velha - Belém - Pará Fone: (91) 98166.8297		Nº 0819	
<b>COMPROVANTE DO REGISTRO DE OCORRÊNCIA / SUGESTÕES</b>					
<b>RECEBIMENTO</b>					
Data:		Hora:	Local:		
Assinatura do funcionário:					