

A MOBILIDADE EM SOURE E A SUA INFLUÊNCIA NA ATIVIDADE TURÍSTICA

MOBILITY IN SOURE AND ITS INFLUENCE IN TOURISM ACTIVITY

Thiliane Regina Barbosa Meguis¹

Mirleide Chaar Bahia²

Resumo: O presente estudo teve como objetivo analisar a mobilidade em Soure, destaca-se o acesso às comunidades do Céu e do Pesqueiro e a sua influência na atividade turística. A mobilidade é evidenciada como fator fundamental para os deslocamentos de pessoas e mercadorias; sem mobilidade não existe turismo e sem o transporte ocorre a dificuldade de deslocamento, por esse motivo ocorre uma interdependência entre os dois serviços e se faz vital entender essa relação. A metodologia constou de levantamento teórico, também foi realizada pesquisa de campo, com realização de entrevistas semiestruturadas com os moradores e turistas, tendo sido estas gravadas e, posteriormente, transcritas e analisadas, por meio de análise de conteúdo. A pesquisa é uma parte da dissertação produzida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido –PPGDSTU/NAEA/UFPA. A partir da análise pode-se contatar que as desigualdades sociais que podem ser visualizadas em Soure são influenciadas pelo sistema capitalista, e afirmadas por relações de poder, o seu reflexo nas transformações sociais, políticas, econômicas e culturais, faz com que se fomente o crescimento das discussões relacionadas às políticas públicas de desenvolvimento. Os resultados ressaltaram que é importante à implementação de ações que visem articular o planejamento do transporte com as políticas públicas de turismo, no qual a participação da população local se constituiria num mecanismo de efetivação da democracia.

¹ Universidade Federal do Pará- UFPA/Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/NAEA. Doutoranda pelo PPGDSTU/NAEA/UFPA. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Mestre em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU/NAEA/UFPA). E-mail: thilianemeguis@gmail.com

² Universidade Federal do Pará- UFPA/Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/NAEA. Doutora em Desenvolvimento Socioambiental (NAEA/UFPA). Professora do pelo PPGDSTU/NAEA/UFPA. E-mail: mirleidebahia@gmail.com.

Palavras chave: Mobilidade. Turismo. Transporte. Soure.

Abstract: The present study aimed to analyze the mobility in Soure, highlighting the access to the communities of the Sky and the Fishing Tackle and its influence on the tourist activity. Mobility is evidenced as a fundamental factor for the movement of people and goods; without mobility there is no tourism and without transportation there is the difficulty of displacement, for this reason there is an interdependence between the two services and it is vital to understand this relationship. The methodology consisted of a theoretical survey, field research was also carried out, with semi-structured interviews with the residents and tourists, these being recorded and later transcribed and analyzed, through content analysis. The research is a part of the dissertation produced in the Postgraduate Program in Sustainable Development of the Humid Tropics - PPGDSTU/NAEA/UFPA. From the analysis one can contact that the social inequalities that can be visualized in Soure are influenced by the capitalist system, and affirmed by relations of power, its reflection in the social, political, economic and cultural transformations, foments the discussion of public development policies. The results emphasized that it is important to implement actions that aim to articulate transport planning with public tourism policies, in which the participation of the local population would constitute a mechanism for the implementation of democracy.

Keywords: Mobility. Turism. Transport. Soure.

1 INTRODUÇÃO

Nos estudos que tratam de mobilidade, Otón (2003) evidencia a interdisciplinaridade a partir da literatura que destaca as discussões de diferentes profissionais na temática, como arquitetos, turismólogos, geógrafos, engenheiros, entre outros, que versam sobre discussões pertinentes a realidade da mobilidade urbana e suas influências nas realidades locais.

Por esse motivo e pela importância da atividade turística como possibilidade de desenvolvimento local³ numa realidade como a da

³ 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 (VASQUEZ BARQUERO, 2002, p. 57).

Amazônia, se faz necessário analisar cientificamente a visão dos usuários do transporte rodoviário e fluvial (moradores locais e turistas) com relação aos serviços ofertados, destacando os principais problemas por eles ressaltados. Além de Soure, a análise destaca as comunidades do Céu e do Pesqueiro, localizadas no município. O enfoque nestas se deu em razão de estarem próximas uma da outra, do ponto de vista geográfico, mas também por estarem distantes do centro de Soure e a população local precisar se deslocar diariamente para ter acesso à saúde, lazer, escola, trabalho, etc., serviços que são fundamentais aos cidadãos. Além de destacarem-se pela relevância turística no município.

A mobilidade é entendida nessa análise como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer, saúde, etc. É nesse contexto que as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre os cidadãos, mas isso só é possível se houver condições adequadas de mobilidade para os mesmos (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

O turismo assume, nessa análise, uma dimensão que não considera apenas o seu viés econômico. A concepção adotada para este trabalho enfatiza a sua relevância social, como um elemento de integração das regiões com suas diferentes culturas, sendo, portanto, capaz de gerar melhorias significativas, dependendo da forma como este for proporcionado.

O serviço de transporte e de turismo se estabelece como dois serviços, no qual o turismo depende do transporte para se consolidar. A interdependência do turismo com os diversos setores, especialmente o de transporte, é necessário para que Soure se consolide enquanto uma localidade turística. Pois, 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. Por conta disso, considera-se que o turismo não existe sem uma infraestrutura de transporte adequada (PALHARES, 2002).

Diante dessa problemática, destaca-se que o presente artigo objetiva analisar a mobilidade em Soure, destacando o acesso a comunidade do Céu e do Pesqueiro e a sua influência na atividade turística. A metodologia de pesquisa que embasou este estudo teve como base a análise qualitativa, que objetiva identificar as variáveis que serão explicadas pelos resultados e dados descritivos mediante contato direto e interativo das pesquisadoras com a situação, por meio de entrevistas direcionadas aos agentes relacionados ao objeto de estudo.

A metodologia constou de levantamento teórico sobre mobilidade, turismo e transporte. Também foi realizada pesquisa de campo, com realização de entrevistas semiestruturadas com os moradores; turistas e vice-presidente da associação comunitária, tendo sido estas gravadas e, posteriormente, transcritas e analisadas, por meio de análise de conteúdo.

Para a pesquisa de campo foi utilizada a técnica de entrevistas semiestruturadas, fundamentais para que as pesquisadoras consigam 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.

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

Este estudo é uma parte da dissertação produzida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido

(PPGDSTU) do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). A pesquisa ocorreu em alguns momentos que, puderam se relacionar e no final foram analisados.

Portanto, a partir da análise pode-se contatar que as desigualdades sociais que podem ser visualizadas em Soure são influenciadas pelo sistema capitalista, e afirmadas por relações de poder, o seu 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.

Este estudo, portanto, pretende contribuir para a discussão do transporte no turismo, no que tange a mobilidade em Soure. 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.

2 ARQUIPÉLAGO DO MARAJÓ: TURISMO E A MOBILIDADE EM SOURE

O Marajó está localizado 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 fluvial. A região do Marajó possui uma área total de 59.308,40 km², com características singulares, porções altas, e que em sua grande parte não são inundadas pela cheia da maré, 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 do Marajó é composto por dezesseis municípios, sendo eles, Cachoeira do Arari, Chaves, Muaná, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Afuá, Anajás, Breves, Currálinho, São Sebastião da Boa Vista e Soure. Cada município possui elementos específicos que fazem com que o arquipélago se torne uma região com diversidades, já que cada cultura e cada povo que compõe o Marajó formam um conjunto de relações sociais que caracterizam a identidade marajoara (CARDOSO, 2015).

A análise desenvolvida neste artigo traz para o debate a questão da mobilidade em Soure, especificamente com relação aos moradores das comunidades do Pesqueiro e do Céu. A primeira situa-se a 20 km de Soure, e a segunda, a 7 km. O deslocamento para as duas comunidades é realizado pela via PA 154. O Deslocamento para a comunidade do Céu também pode ser realizada por via fluvial, de canoa, partindo da comunidade do Pesqueiro. A localização, na margem da Baía do Marajó, facilita o desenvolvimento da pesca e a visitação de turistas.

O acesso às duas comunidades ocorre de forma precária, principalmente pela falta de transporte público na região. Outra questão relevante é a fazenda Bom Jesus, que se constitui em uma propriedade privada, localizada na via PA 154, que é o único acesso por via rodoviária a comunidade do Céu. Essa fazenda restringe o acesso por meio de pagamento para a permissão do deslocamento dentro da fazenda (visitantes) e estabelecimento de horários de entrada e saída (moradores). Isso causa transtornos, tanto para os moradores quanto para os turistas.

Os serviços de transporte também têm importância para atividade turística, e deve estar agregado a outros fatores, como o acesso à lugares de atração turística. No caso de Soure, destacam-se as comunidades do Céu e do Pesqueiro, os quais possuem praias que são consideradas como lugares atrativos pelos turistas.

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, as diversidades culturais, sociais, ambientais, políticas e econômicas 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, 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., esses podem possibilitar o desenvolvimento da atividade turística, com capacidade de

encurtar as distâncias, proporcionando o conhecimento de novas culturas, assim como o desenvolvimento local.

Assim, o deslocamento e os serviços de transportes dentro de uma localidade influenciam diretamente a qualidade de vida dos moradores e viabiliza a econômica 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.

3 MOBILIDADE EM SOURE E A SUA INFLUÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE TURÍSTICA

Analisar a mobilidade em Soure e sua importância para o desenvolvimento do turismo enquanto uma atividade que pode influenciar no desenvolvimento local perpassa por entender a opinião dos agentes que utilizam o transporte fluvial: moradores locais e os turistas; uma associação local que atua na ilha (Associação dos Moradores do Povo do Céu-AMPOC). O critério de escolha da associação foi por estar trabalhando com a atividade turística, encontrando-se bem consolidada, com representatividade na região e há mais tempo organizada, além de ser a principal organização civil da comunidade para a tomada de decisões.

As entrevistas aconteceram durante a viagem à Soure; na orla da cidade; no desembarque nos portos da região, bem como nas comunidades do Céu e do Pesqueiro. A entrevista com o vice-presidente da AMPOC ocorreu na própria comunidade.

A disponibilidade dos entrevistados para conceder a entrevista foi requisito crucial para o desencadeamento do trabalho, sendo utilizado o critério de acessibilidade, com os moradores do município de Soure e turistas, bem como com o responsável pela vice-presidência da AMPOC. Este critério de escolha, segundo Vergara (2005), seleciona os entrevistados

conforme a facilidade e disponibilidade de acesso. Portanto, quando a pergunta pretendeu entender se existe transporte na comunidade, obteve-se os seguintes posicionamentos:

Não tem! E, eu acho errado, porque deveria ter transporte pra cá, porque muita gente não tem moto, não tem carro, pede carona pra poder ir pra lá pra Soure pra pegar um transporte pra ir pra Belém. Acho que tem que melhorar aqui, como tinha antigamente, era um ônibus, faz muitos anos, rodoviário aqui, era rodoviário, ia pro terminal, vinha lá do terminal de Belém vinha pra cá e ficava aqui, aí fazia o transporte, mas depois disso não veio mais ônibus nenhum pra cá, assim, pra vim de lá diretamente pra Belém na balsa (Informação verbal)⁴.

[...] aqui a dona Maria é moradora daqui, quando ela precisa de alguma coisa, ela pede pra que alguém quando vai pra lá compre ou então ela tem que sair numa moto táxi desse, que o valor é alto pra eles, né?! Pra comprar alguma coisa lá em Soure, entendeu?! Que eu saiba só tem um ônibus, que é o ônibus da escola que vem busca as pessoas aqui, as crianças aqui no pesqueiro e leva pra Soure, e aí as pessoas daqui, os moradores daqui, eles pagam esse ônibus pra poder ir pra Soure com horário pra voltar de lá, entendeu?! Então não tem assim, não tem essa facilidade, de pegar um transporte de ir e voltar a hora que quer, não, não tem (Informação verbal)⁵.

Precário! Na minha opinião deveria ter mais carros pra levar 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)⁶.

Todos os entrevistados apontaram a precariedade do transporte público, principalmente pela falta dos mesmos. Para o deslocamento, a maioria possui transportes particulares como motos e carros, e os que

⁴ Morador da comunidade do pesqueiro. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide. Bahia. Soure-PA, jul. de 2017.

⁵ Morador de Belém. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. de 2017.

⁶ Morador de Goiás. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. de 2017.

não possuem passam por problemas maiores de mobilidade, na maioria das vezes dependendo de caronas dos vizinhos, carona no ônibus escolar, quando tem vaga ou pagando um moto táxi.

Um serviço de transportes bem planejado e, conseqüentemente, bem desenvolvido torna acessível a mobilidade e a conectividade dentro de Soure, para que o usuário possa se deslocar na cidade para utilizar os serviços (bancários, saúde, lazer, entre outros) e dinamizando o desenvolvimento do turismo. Quando a pergunta foi direcionada para a opinião sobre a atividade turística na comunidade, as respostas foram as seguintes:

Até por onde eu vejo tá sendo um pouco dificultoso porque geralmente os turistas não vem pela estrada, né?! E sim por aqui pelo pesqueiro, a própria comunidade achou mais beneficiário vim pelo pesqueiro pra não causar transtornos, essas coisas, por causa dessa porteira lá, é por onde eles venham, por aqui, deixam alguma coisa na comunidade (Informação verbal)⁷.

Pouco fraco, né?! Até porque, por causa dali da porteira, né?! O turista eles vem pra conhecer a comunidade aí tem muitas vezes que pagar lá pra passar, né?! Isso faz com que atrasa, a comunidade fique atrasada, né?! Até porque são meios de abrir emprego pras pessoas da comunidade que só dependem da pesca (Informação verbal)⁸.

Todos compreendem a importância da atividade turística para a comunidade do Céu e compreendem, principalmente, a restrição causada pela fazenda Bom Jesus, que está localizada na via PA 154 e se constitui em uma propriedade privada que está dentro da passagem para a comunidade, por via terrestre. Essa fazenda limita o acesso, por meio de pagamento para a permissão da mobilidade dentro da fazenda (visitantes) e estabelecimento de horários de entrada e saída (moradores), o que causa transtornos tanto para os moradores, quanto para os turistas,

⁷ Morador da comunidade do Céu. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. de 2017.

⁸ Morador da comunidade do Céu. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. de 2017.

além de inviabilizar o desenvolvimento da atividade turística dentro da comunidade.

Como ressaltado na pergunta que foi direcionada para compreender a opinião dos moradores sobre a fazenda ou a porteira da mesma, eles assim a caracterizam: “A porteira é um ponto negativo, fato que às vezes tem horário pra chegar, pra fechar a porteira, se tu passar do horário tem que (...) Não vai, nem volta, complicado isso!”⁹.

Eu sinceramente já nem sei mais nem, mais nem que falar dessa porteira. Eu por mim, a minha opinião sobre ela, ela deveria ser, ela não deveria existir, né?! Até porque a gente fica preso na comunidade, a gente tem um prazo pra sair, um prazo pra voltar, é mesmo que a gente tá preso, a gente fica preso aqui, isolado. Aí se você for na cidade não pode nem se divertir lá na cidade, porque tem horário pra voltar, aí quando chega lá na porteira você tem, você passa maior humilhação, né?! Porquê você tem que, ela coloca as pessoas pra trabalhar lá, né?! De, além de trabalhar lá, ainda humilham a gente ficar disposto a ouvir tudo que eles têm pra falar, né?! Porque ela tem o poder na mão dela, né?! E a gente não tem nada, mas pra Deus nada é impossível (Informação verbal)¹⁰.

Problema evidenciado, também, pelo vice-presidente da AMPOC. Quando a pergunta teve como objetivo entender a dinâmica do turismo na comunidade, um dos pontos ressaltados pelo vice-presidente foi o problema com relação à fazenda que impossibilita o acesso e prejudica, de forma direta, o desenvolvimento do turismo na comunidade.

Só que aquela fazenda tem um problema, o problema do portão lá, que às vezes eles impedem de passar pra cá o turista, porque eles querem pagamento, querem que pague, né?! Que a pessoa pague uma taxa de 15, dependendo da quantidade de pessoa, eles fazem um pacote. As pessoas, as pessoas pagam de acordo com a quantidade de pessoas, por cabeça ou, ou por grupos, ou

⁹ Morador da comunidade do Céu. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. 2017.

¹⁰ Morador de Belém. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. 2017.

então por carros também, ele fazem isso daí. Essa porteira acaba influenciando negativamente, ela acaba não contribuindo com a comunidade [...] (Informação verbal)¹¹.

Muitos entrevistados da comunidade do Céu ressaltaram a restrição do acesso causado pela fazenda. A Fotografia 1 a seguir retrata a entrada da fazenda Bom Jesus, que se constitui no primeiro contato para o acesso por via terrestre à comunidade do Céu. Para esse acesso, a fazenda dispõe de um porteiro que regula a passagem de pessoas e veículos, além de monitorar a captura de imagens na entrada e, principalmente, dentro da fazenda.

Nessa perspectiva, a descentralização, a intersetorialidade e a formação de uma rede poderiam ser capazes de determinar um novo processo de gestão que relacionasse a prática dos serviços públicos e a implementação de políticas sociais, conforme as demandas locais existentes. A descentralização se caracteriza na transferência do poder de decisão sobre as políticas públicas necessárias, partindo principalmente dos moradores locais, enquanto utilizadores dos serviços de transporte em Soure e nas comunidades do Céu e do Pesqueiro.

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, como os que afetam a população das comunidades do Céu e do Pesqueiro no que diz respeito a mobilidade urbana. Principalmente por perceber que 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 destas com efeitos sociais e ambientais irreversíveis (MARIN, 2015).

¹¹ Vice-presidente da AMPOC. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. 2017.

Fotografia 1: Portão de entrada da fazenda Bom Jesus

Autoria: Meguis (2017).

Nota: Portão de entrada da fazenda Bom Jesus, que restringe o acesso por transporte terrestre a comunidade do Céu, a partir da regulamentação feita por um porteiro 24h por dia, dificultando diretamente a mobilidade dos moradores e dos turistas.

Para que a atividade turística ocorra beneficentemente, alguns serviços locais se caracterizam como indutores e causadores do seu desenvolvimento, como o transporte, infraestrutura dos equipamentos, hospedagens etc. O fortalecimento da atividade turística se torna possível e é capaz de encurtar as distâncias, proporcionando o conhecimento de novas culturas, assim como o desenvolvimento local.

A atividade social aliada a 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 em conformidade com as suas especificidades.

Outro acesso possível, que é utilizado na maioria das vezes pelos turistas, se dá a partir da comunidade do Pesqueiro, utilizando uma canoa (barco de pequeno porte), Fotografia 2.

Fotografia 2: Embarcação de pequeno porte



Autoria: Meguis (2017).

Nota: Embarcação fluvial de pequeno porte, utilizada para o deslocamento da comunidade do Céu a comunidade do Pesqueiro, uma das maneiras mais utilizadas pelos turistas, evitando os transtornos com relação aos horários de entrada e saída e o pagamento quando o acesso acontece por via terrestre, adentrando pela fazenda Bom Jesus.

Esse percurso é explicado pelo vice-presidente da AMPOC, na pergunta que visou entender a estratégia da associação para o desenvolvimento da atividade que envolvia embarcações de pequeno e médio porte.

Não! Só o seu catita que faz essa travessia e tem outras pessoas do pesqueiro também, porque lá é mais fácil de ter, de chegar lá, que é uma pessoa que quer atravessar pra cá, né?! Que aqui, as pessoas que fazem esse tipo de trabalho é o seu catita, entendeu?! Mas, daqui pra lá não tem, a gente tá com a ideia de fazer isso também, né?! Que de repente a gente chega por aqui quer ir por aqui pro pesqueiro, e tem que ir procurar um, um mecanismo pra chamar alguém de lá do pesqueiro pra apanhar as pessoas pra cá, né?! Tem esse porém aí (Informação verbal)¹².

Percebe-se a partir da resposta que as iniciativas para a travessia partem da comunidade do Pesqueiro, pois o acesso a referida comunidade é impossibilitado pela falta de transporte público, já que ela não possui a restrição que a fazenda Bom Jesus causa na comunidade do Céu.

Compreende-se que existe o interesse da introdução de transportes de pequeno porte para o deslocamento na comunidade do Céu, visando contribuir para o acesso, principalmente na volta da comunidade do Céu para o Pesqueiro, para fazer o retorno a Soure. A Fotografia 3 a seguir retrata o acesso feito da comunidade do Pesqueiro para a comunidade do Céu por meio das canoas. Esse deslocamento é em sua maioria feito pelo morador da comunidade do Pesqueiro, que é conhecido como “seu Catita”.

O percurso para o acesso a comunidade do Céu é inviabilizado para as pessoas que possuem alguma dificuldade de locomoção, já que não existe nenhuma infraestrutura, pois a travessia é feita pela praia. A acessibilidade é definida pela NBR 9050 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS-ABNT, 2004, p. 2), como a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos”, ou seja, destaca a importância de realizar qualquer movimentação ou deslocamento por meios próprios, com autonomia e em segurança, acesso universal a todos, independentemente da sua localização espacial ou de suas condições físicas e financeiras.

¹² Vice-presidente da AMPOC. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. 2017.

Fotografia 3: Acesso a partir da comunidade do Pesqueiro, por meio da canoa.



Autoria: Meguis (2017).

Nota: Travessia para a comunidade do Céu a partir da comunidade do Pesqueiro, feita por meio de uma canoa. A partir da imagem se percebe a falta de infraestrutura, de acessibilidade e a dificuldade para se atravessar pela praia.

Para entender a mobilidade em Soure se faz necessário trazer para a análise o acesso feito a partir da balsa, que faz o trajeto de Soure para Salvaterra, conforme ressaltam os entrevistados. A referida balsa se constitui como um dos problemas enfrentados diariamente pelos moradores locais, 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 17h00, 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)¹³.

A balsa é a única forma de ligação entre o município de Salvaterra e Soure para o deslocamento de automóveis, no entanto, existem as *rabetas*, que são embarcações de pequeno porte, utilizadas para deslocamento de pessoas (Fotografia 4). Porém, observa-se na resposta do entrevistado que muitos moradores se arriscam transportando automóveis, já que as balsas têm horários que não conseguem abarcar as necessidades de todos os usuários.

Fotografia 4: Embarcação de pequeno porte



Autoria: Meguis (2017).

Nota: Embarcação de pequeno porte que transporta pessoas, mercadorias e em algumas ocasiões automóveis, como por exemplo, motocicleta, arriscando a vida dos passageiros. O deslocamento dura em torno de quinze minutos do trapiche de Salvaterra até o trapiche de Soure. Como pode ser observado na imagem, em cima da embarcação pode-se atentar para o transporte de uma mesa de plástico.

¹³ Morador de Soure. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, fev. 2018.

Os dados qualitativos apresentados neste artigo sugerem que se amplie a utilização do transporte rodoviário e fluvial em Soure, no sentido de que os mesmos devem se constituir como meios facilitadores da mobilidade, pois estes podem ser utilizados como componentes necessários para a configuração de Soure como um destino turístico.

O acesso influencia na ocorrência de problemas que impossibilitam a operação dentro do destino, o que pode levar à diminuição da demanda, afetando negativamente a experiência do visitante, além de ocasionar o aumento dos custos operacionais das empresas de receptivo. Uma região integrada influencia positivamente a escolha de um destino, e entender esse processo é necessário para visualizar a cadeia produtiva do turismo. Assim como foi relatado pelo entrevistado, quando se objetivou entender a visão geral do visitante a Soure, o seu relato demonstra a insatisfação do mesmo com relação ao destino.

Pra mim, eu tô vindo agora, mas não pretendo voltar, não, eu não achei tão agradável quando eu pensei que seria, igual como você vê é, nos vídeos é uma coisa, se você lê é outra coisa, quando você vivencia é totalmente diferente, eu não tenho a mínima vontade de voltar (Informação verbal)¹⁴.

O *marketing* do local passou uma imagem para o visitante que foi imediatamente modificada quando ocorreu de fato a sua visita a localidade, influenciando decisivamente na sua experiência. Afirmar-se a contradição da imagem do destino que é passada ao visitante por meio das mídias sociais, que não é a mesma quando ocorre a vivência da realidade local.

A existência (ou não) de estratégias de *marketing*, tanto por parte de empresas de transportes quanto das organizações de turismo, tem sido fator fundamental para o sucesso (ou fracasso) de muitos destinos turísticos em diversas partes do mundo (LOHMANN; FRAGA; CASTRO. 2013, p. 98).

¹⁴ Morador de Goiás. Entrevista concedida à Thiliane Meguis e Mirleide Bahia. Soure-PA, jul. 2017.

Institivamente, o visitante relaciona a atividade turística ao serviço de transportes, que, no caso das comunidades analisadas, se constitui num dos problemas que estão nos relatos dos moradores, se refletindo também nos relatos dos visitantes, que é a falta de transporte público para a mobilidade dentro de Soure. Isso dificulta o acesso às praias e às comunidades mais distantes do centro.

Além disso, quando acontece o processo de expansão urbana se faz necessário à necessidade de investimentos (oferta de transportes e na construção de infraestrutura de circulação, vias, terminais e estacionamento) na mobilidade urbana. Sanches Junior (2008) enfatiza que com o crescimento urbano acelerado, a mobilidade se faz necessária para que ocorra o deslocamento de passageiros e cargas. Nesse sentido, a mobilidade urbana é complexa, pois envolve diferentes modos de transporte, diversas origens e destinos dos fluxos, assim como a quantidade, a variedade e qualidade do tráfego (PEREIRA, *et al.*, 2012).

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. Leva-se em consideração que 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, como as comunidades do Céu e do Pesqueiro, 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.

Por fim, destaca-se que seria interessante se o poder público, em parceria com o privado e a sociedade civil, criasse incentivos para que o transporte pudesse se modernizar e desenvolver o município e a atividade turística. Evidentemente que essa modernização e iniciativas deveriam estar de acordo com a realidade local. Porém, a partir da análise constatou-se que essa relação é inexistente e, quando existem iniciativas para a consolidação da mesma, está 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 pelas relações de poder exercidas pela elite local.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dados coletados e a discussão empreendida permitem destacar que o transporte influencia diretamente na atividade turística em Soure. Os usuários mais assíduos do transporte fluvial e rodoviário são os

moradores locais. Por outro lado, a mobilidade é dificultada por carência de transporte público e asfaltamento nas principais vias de acesso. Portanto, a infraestrutura de transporte não atende ao residente de forma a oferecer transporte de qualidade e, conseqüentemente, é assim para o turista.

Outras questões que foram evidenciadas são: a falta de oferta de horários mais dinâmicos da balsa; a falta de intermodalidade entre os modais de transporte, principalmente o rodoviário e o fluvial. Em uma sociedade desigual como a existente em Soure, os investimentos nas políticas públicas de mobilidade urbana deveriam pautar-se na viabilidade da qualidade de vida para todos os cidadãos. A participação social constitui-se como uma possível solução na construção de uma sociedade igualitária, como se observa na Constituição Federal, assim como no Estatuto da Cidade. Ela é essencial para se pensar a cidade e a mobilidade urbana.

A partir da análise empreendida destaca-se que em Soure a participação social é insipiente, e em alguns momentos nem acontece, pois, a elite local acaba controlando as ações e restringindo a participação da sociedade nas discussões de interesse coletivo, centralizando cada vez mais as decisões e controlando o processo de planejamento da cidade.

Portanto, é importante à implementação de ações que visem articular o planejamento do transporte com as políticas públicas de turismo, no qual a participação se consolidaria como um mecanismo de democracia. Por isso, são importantes iniciativas que estejam atreladas a globalização, mas com um enfoque 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 iniciativas privada) como uma maneira de “caminhar” para o desenvolvimento local, articulando características culturais, políticas, ambientais e sociais.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050/04 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. São Paulo: ABNT. 2004.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Tradução Luís Antero Reto, Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2011.

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

COMPANHIA PARAENSE DE TURISMO. **Inventário da oferta turística**: Soure. Belém: PARATUR, 2012. Disponível em: <http://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/inventario_soure.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2015.

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

LOHMANN, G.; CASTRO, R. Transporte e Desenvolvimento de destinos turísticos. In: LOHMANN, G.; CASTRO, R.; FRAGA, C. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013. (Coleção Eduardo Sanevich de Turismo).

LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla; CASTRO, Rafael. Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão. In: LOHMANN, G.; CASTRO, R.; FRAGA, C. **Transporte e Desenvolvimento de destinos turísticos**. 1 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013. (Coleção Eduardo Sanevich de Turismo).

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**, v. 26, n. 1, p. 25-35, junho 2008.

MARIN, R. E. A. Quilombolas e ribeirinhos no Arquipélago do Marajó: deslocamentos da “regularização fundiária” e da “proteção ambiental”. In: Marin, Rosa Elizabeth Acevedo *et al.* **Povos tradicionais no arquipélago do Marajó e políticas de ordenamento territorial e ambiental**. Rio de Janeiro: Casa 8, 2015. p. 39.

MAY, T. **Pesquisa social: questões, métodos e processos**. Tradução: Carlos Alberto Silveira Netto Soares. 3. Ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.

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.

MIRANDA NETO, M. J. de. **Marajó: desafio da Amazônia- aspectos da reação a modelos exógenos de desenvolvimento**. Belém: EDUFPA, 2005.

OTÓN, M. P. El estudio geográfico de la movilidad: un análisis histórico-evolutivo. **Revista de Xeografía, territorio e medio ambiente**, La Rioja, v. 3, n. 3, p. 101-118, 2003.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PEREIRA, L. A. G. *et al.* A geografia dos transportes na organização do espaço urbano: mobilidade e acidentes de trânsito. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia. v. 13, n. 42, jun. p. 240–257, 2012.

SANCHES JUNIOR, P. F. **Logística de carga urbana: uma análise da realidade brasileira**. 2008. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – UNICAP, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil.

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

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

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