

POLÍTICAS PÚBLICAS E DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO: IMPACTOS DA ROTA TURÍSTICA BELÉM-BRAGANÇA NO MUNICÍPIO DE IGARAPÉ-AÇU (PA)

PUBLIC POLICIES AND TOURIST DEVELOPMENT: IMPACTS OF THE BELÉM-BRAGANÇA TOUR ROUTE IN THE CITY OF IGARAPÉ-AÇU (PA)

POLÍTICAS PÚBLICAS Y DESARROLLO TURÍSTICO: IMPACTOS DE LA RUTA DEL TOUR BELÉM-BRAGANÇA EN LA CIUDAD DE IGARAPÉ-AÇU (PA)

Luciano Andrade de Souza

Mestre em Geografia
Universidade Federal do Pará
lucianoaulageo@gmail.com

Magaly Caldas Barros

Mestre em Geografia
Universidade Federal do Pará
magalycaldasb@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-5824-349X>

Sabrina Forte e Silva Gonçalves

Mestre em Ciências Ambientais
Universidade Federal do Pará
sabrifortesg@gmail.com

RESUMO

Este artigo objetiva analisar os impactos da Rota Turística da Estrada de Ferro Belém-Bragança no desenvolvimento turístico do município de Igarapé-Açu. Para tanto, busca-se a partir de um resgate da formação socioespacial do município, apresentar a política pública de turismo sobre a Estrada de Ferro, idealizada pela parceria entre técnicos da DPOT/SETUR, empresa contratada pela SETRAN e com o IPHAN-PA, como uma política pública que visa resgatar o antigo trajeto da Estrada de Ferro de Bragança, através do uso de placas (sinalizações), além de inventários turísticos, os quais indicam o trajeto original feito, no passado, pelo trem. Assim, Igarapé-Açu apresenta um desenvolvimento turístico significativo no contexto econômico, social e cultural com a inserção de equipamentos do município na Rota Turística da Estrada de Ferro Belém-Bragança.

Palavras-chave: Patrimônio cultural; nordeste paraense; turismo.

ABSTRACT

This article aims to analyze the impacts of the Tourist Route of the Belém-Bragança Railway on the tourist development of the municipality of Igarapé-Açu. To this end, it is sought from a rescue of the socio-spatial formation of the municipality, to present the public tourism policy on the Railway, idealized by the partnership between technicians from DPOT/SETUR, a company hired by SETRAN and with IPHAN-PA as a public policy that aims to rescue the old route of the Railroad of Bragança, through the use of signs (signs), in addition to tourist inventories, which indicate the original route made, in the past, by the train. Thus, Igarapé-Açu presents a significant tourist development in the

economic, social and cultural context with the insertion of equipment from the municipality in the Tourist Route of the Belém-Bragança Railway.

Keywords: Cultural heritage; northeastern Pará; tourism.

RESUMEN

Este artigo objetiva analisar os impactos da Rota Turística da Estrada de Ferro Belém-Bragança no desenvolvimento turístico do município de Igarapé-Açu. Para tanto, busca-se a partir de um resgate da formação socioespacial do município, apresentar a política pública de turismo sobre a Estrada de Ferro, idealizada pela parceria entre técnicos da DPOT/SETUR, empresa contratada pela SETRAN e com o IPHAN-PA, como uma política pública que visa resgatar o antigo trajeto da Estrada de Ferro de Bragança, através do uso de placas (sinalizações), além de inventários turísticos, os quais indicam o trajeto original feito, no passado, pelo trem. Assim, Igarapé-Açu apresenta um desenvolvimento turístico significativo em contexto econômico, social y cultural con una inserción de equipamientos del municipio en la Rota Turística de la Estrada de Ferro Belém-Bragança.

Palabrasclave: Patrimonio cultural; noreste de Pará; turismo.

INTRODUÇÃO

O município de Igarapé-Açu tem sua origem em 1906 com o desenvolvimento da Estrada de Ferro Belém-Bragança e a partir da política de colonização da região do nordeste paraense (Ferreira, 2017). Mais tarde, o planejamento turístico do estado do Pará elege alguns elementos históricos que fizeram parte da ferrovia para formar a Rota Turística da Estrada de Ferro Belém-Bragança, cujos objetos espaciais refletem o período e a importância da ferrovia para o desenvolvimento da região. Deste modo, objetiva-se analisar os impactos da Rota Turística da Estrada de Ferro Belém-Bragança no desenvolvimento turístico do município de Igarapé-Açu. Para tanto, realizamos uma busca iconográfica e documental do município e sobre a rota turística; e desenvolvemos uma breve produção cartográfica que busca localizar Igarapé-Açu no estado do Pará e os atrativos turístico no município.

Nesse sentido, este artigo está estruturado em quatro partes, além desta introdução e das considerações finais. A primeira, intitulada “Formação socioespacial do Município de Igarapé-Açu”, apresenta uma breve contextualização histórico-geográfica ressaltando as transformações socioespaciais do município desde sua origem até a atualidade. A segunda parte, discorre sobre o desenvolvimento turístico em Igarapé-Açu, apresentando alguns equipamentos turísticos ligados ao patrimônio, lazer, eventos e turismo de sol e praia. A

terceira parte intitula-se “A formação da Rota Turística Belém-Bragança”, busca apresentar a política pública de turismo sobre a Estrada de Ferro, idealizada pela parceria entre técnicos da DPOT/SETUR, empresa contratada pela SETRAN e com o IPHAN-PA, como uma política pública que visa resgatar o antigo trajeto da Estrada de Ferro de Bragança, através do uso de placas (sinalizações), além de inventários turísticos, os quais indicam o trajeto original feito, no passado, pelo trem. A quarta parte, “Impactos da Rota Turística no desenvolvimento do turismo em Igarapé-Açu”, apresenta os resultados desta investigação destacando que a partir da implantação do projeto Rota Turística da Estrada de Ferro Belém-Bragança, nota-se o aumento e a melhoria na infraestrutura dos estabelecimentos turísticos que estão na categoria de alimentação (restaurantes, bares e outros) e alojamentos (hotéis e pousadas), além de atrativos naturais, culturais e eventos promovidos pelo poder público e demais agentes locais. As considerações finais ressaltam as políticas públicas de desenvolvimento turístico no estado como contribuição significativa para a dinamização socioeconômica e cultural de Igarapé-Açu.

FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE IGARAPÉ-AÇU

A origem do município Igarapé-Açu se deu a partir da construção da Estrada de Ferro Belém-Bragança e com o desenvolvimento da política de colonização da região (Figura 1). De acordo com Ferreira (2017), o levantamento das estações de parada para a ferrovia possibilitou, entre outros, a fundação do Núcleo Agrícola Jambú-Açu (1895-1996). Em 1901, a configuração espacial do núcleo contava com 1.980 moradores, cinco engenhos de produção de aguardente, 44 fornos de farinha em atividade e agricultura diversificada, com plantações de feijão, milho, cana-de-açúcar e árvores frutíferas (FERREIRA, 2017). No período de funcionamento da ferrovia, os núcleos criados às margens dos trilhos deveriam abastecer Belém e apoiar o desenvolvimento econômico da região Bragantina, isso se deu até, aproximadamente, a metade do século XX.

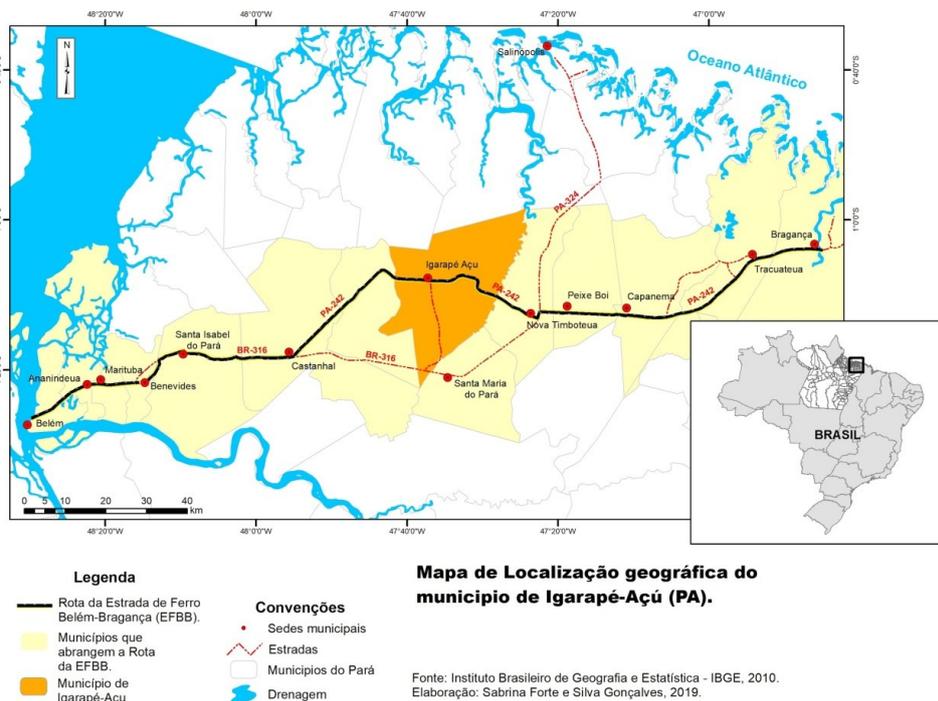
Com a posterior introdução de outros sistemas técnicos, tais como redes de telecomunicação e serviços de circulação terrestre, e o desenvolvimento de uma lógica produtiva que passa a incorporar escalas nacionais e internacionais a partir da comercialização dos plantios já mencionados, o governo do estado decide criar um município às margens da ferrovia. Segundo Ferreira (2017) foi anexado ao Núcleo Jambú-Açu o território do extinto

município de Santarém Novo, formando um território que mais tarde, em 1906, se tornaria o município de Igarapé-Açu¹. Atualmente, seu território está configurado como mostra a figura 1.

Igarapé-Açu adquiriu uma função de centro regional por estar localizado na confluência com o ramal do Prata, este sendo um ramal de 20 km de extensão que levava ao Instituto Santo Antônio do Prata, que por sua vez funcionava como um centro educacional de produção e pesquisas agrícolas. Além da sede municipal, o município conta com quarenta e três colônias agrícolas, registrando 14.680 pessoas (IBGE, 2010).

Compreender a formação socioespacial de Igarapé-Açu implica entendermos realidades para além da dimensão histórica do município, ou seja, consideramos também as relações sociais cujas formas geográficas revelam, isto é: o espaço.

Figura 1: Mapa de Localização geográfica do município de Igarapé-Açu (PA).



¹ De acordo com Ferreira (2017), o nome Igarapé-Açu possui etimologia nhengatu que significa “caminho das canoas”.

O espaço está presente neste trabalho como categoria central de análise, entendemos-o a partir da teoria Lefebvriana que define o espaço como produto, condição e meio das relações sociais, sendo produzido a partir e pela sociedade, assim, constitui-se o meio de realização das relações, sejam econômicas, culturais ou políticas. Do mesmo modo que o espaço é capaz de condicionar as relações sociais, ele também é condicionado por tais.

O município de Igarapé-Açu vivenciou expressivas transformações desde sua origem até a atualidade. Cada momento produziu objetos espaciais correspondentes ao contexto político, econômico e social, deixando na paisagem rugosidades espaciais (SANTOS, 1996) que constituem a paisagem urbana e rural do município, a exemplo da ponte metálica do distrito rural de Livramento, preservada e em uso. Para Carlos (2004) o conceito de espaço urbano está além da produção e reprodução do capital, mas engloba as relações sócio-espaciais e o cotidiano, onde se realiza conforme a dinâmica da vida humana o trabalho, o lazer, as necessidades materiais etc. Desse modo, o espaço urbano se mostra num sentido amplo, já que se apresenta, dialeticamente, como condição, meio e produto das ações humanas acumuladas ao longo da história (CARLOS, 2004). Nosso recorte espacial tem referências do campo e da cidade, cujas paisagens apresentam algumas diferenças. Em virtude da dispersão de infraestruturas (como casa, escolas, hospitais etc.) e da produção agrícola e extrativista, o campo possui aspectos “naturais” mais presentes do que a cidade, que, por sua vez, apresenta uma paisagem trabalhada pelo meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002).

No que diz respeito ao espaço urbano de Igarapé-Açu, observa-se bairros residenciais com pequenas feiras e comércios, casas com quintais ou pequenas áreas de plantação, um centro comercial formado pelo mercado central, chamado Mercado Velho (Figura 2) (onde se situava antiga parada da Estrada de Ferro), uma unidade da Ceasa (Figura 3) e estabelecimentos comerciais diversos. O centro comercial foi desenvolvido no local onde passava os trilhos da Ferrovia Belém-Bragança. Já o espaço rural do município é composto por colônias agrícolas destinadas, principalmente, à produção agrícola e extrativista. Possuem uma rede de transporte composta por alguns ônibus e vans particulares.

Figura 3: Mercado Velho, no centro comercial de Igarapé- Açu.



Fonte: PANPLONA, Felipe, 2016

Figura 2: Feira coberta Ceasa de Igarapé-Açu.



Fonte: achetudoeregiao.com.br.

Santos (1992) afirma que o espaço geográfico se dá na realidade objetiva, concreta, sendo produzido socialmente em um constante processo de transformação. Assim, assimilar a relação espaço-sociedade é necessário para compreender o papel dos efeitos dos processos sociais na produção do espaço (SANTOS, 1992). Conforme a sociedade se desenvolve suas demandas e interesses mudam e o espaço passa por transformações que resultam numa nova ordem sócio-espacial. O autor destaca ainda, que para entender essa nova organização deve-se ter como base a análise da relação das categorias forma, função, estrutura e processo, compreendendo-as como categorias importantes e distintas, e relacionadas entre si, nas diferentes etapas de produção do espaço:

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade. (SANTOS, 1992, p.52).

Essa concepção de espaço nos permite compreender que a realidade social possui uma expressão espacial de suas relações econômicas, políticas e culturais, não no sentido de localização, mas de processos sociais que produzem organizações socioespaciais próprias, mas, ao mesmo tempo, articuladas. Essas, por sua vez, materializam-se em formas-conteúdo (SANTOS, 2002), ordenadas de acordo com uma determinada racionalidade.

O TURISMO EM IGARAPÉ-AÇU

Além do patrimônio ligado à Estrada de Ferro Belém-Bragança, Igarapé-Açu possui uma extensa área natural composta por lagos, rios e igarapés. Todavia, antes de explorarmos essa parte do município, definimos primeiro as bases conceituais relacionadas ao turismo.

Para Lefebvre (2000) o turismo está relacionado ao desenvolvimento do modo de produção capitalista do espaço. Quanto o capitalismo inventa a “indústria do ócio” amparada “nos espaços deixados vagos: o mar, a praia, a alta montanha” (LEFEBVRE, 1974, p.221). Os espaços apropriados pelo turismo e o lazer são aqueles de aparência, retidos nas imagens submetidas à redução e ao simulacro. Suavizam a ideia do espaço como “mercadoria de uso temporário” destinada ao tempo ocioso, marcado pelo não-trabalho (CARLOS, 1999).

De acordo com BARRETTO (2001), “(...) para que patrimônio e turismo possam ter uma convivência saudável, é necessário que haja planejamento, o que inclui controle permanente e replanejamento”. Planejar significa pensar o que se pretende para o futuro avaliando os erros e acertos cometidos no passado sem perder de vista as ações do presente. Para Cruz (2006) planejamento é algo pensado de forma racional e por isso traz em seu bojo uma carga ideológica:

Planejamento é meio e não fim. O planejamento é um processo político-ideológico, que exprime anseios, objetivos, visões de mundo dos atores sociais que o conduzem. Isto significa que há, por exemplo, planejamentos autoritários, socialmente pouco comprometidos, tanto quanto existem planejamentos participativos, que dão voz ativa aos sujeitos sociais direta e indiretamente por eles atingidos. (CRUZ, 2006, p.342).

Sendo o planejamento um processo, logo, o planejamento turístico pressupõe ações contínuas de planejamento, seja em escala local ou regional, já que “a organização de um dado setor da vida social – e este é o caso do turismo – somente pode ser resultado de um processo contínuo de planejamento” (CRUZ, 2006, p.342). O recorte espaço-temporal aqui tratado nos possibilita realizar uma análise mínima a respeito das ações implementadas e continuadas no estado do Pará, em específico no que se refere ao desenvolvimento turístico da Estrada de Ferro Belém-Bragança.

Nesse sentido, Igarapé-Açu possui um conjunto de atrativos turísticos inventariado pela Secretaria de Estado de Turismo do Pará, Faculdade Pan Amazônica – Fapan e Prefeitura Municipal de Igarapé-Açu, com base no Convênio de Cooperação Técnico-Científica (DA

SILVA, 2015). Dentre os atrativos caracterizados como naturais, estão: Balneário do Igarapé Pau-Cheiroso; Pesque e Pague - Chácara J. Oliveira, Ecoparque Aquático São Joaquim; Lagoa Azul; Igarapé da Pratinha; e Rio Maracanã (trecho do Rio Grã). Os atrativos culturais são compostos pelo Conjunto Ferroviário do Livramento (Ponte de Ferro; as Ruínas da Antiga Estação e Caixa D'água); o Conjunto arquitetônico da Vila de Santo Antônio do Prata; a Igreja de São Sebastião; a Igreja de Nossa Senhora do Carmo; o Prédio do Antigo Mercado Municipal; e o Prédio da Escola Ângelo Cesarino.

Os atrativos imateriais são compostos por festas religiosas e eventos de promoção pública e particular, sendo: Aniversário do Município de Igarapé-Açu, realizado no período de 23/10 a 26/10, na Praça das Nações Unidas; Festa da Cerveja, realizada geralmente no mês Outubro, na Associação Nipo Brasileira; Festival das 7 Lapadas, realizado na segunda quinzena de Setembro, na Av. Barão do Rio Branco próximo à Estação Rodoviária; Caminhada, Levantamento do Mastro e Festividade de São Sebastião, acontece no período de 10/01 à 20/01, na Praça São Sebastião; Carnaçu (Carnaval Igarapeaçense), realizado durante o Carnaval, nas ruas e praças do Município de Igarapé-Açu; Verão Açú, realizado no mês de Julho, no Balneário Pau Cheiroso, na vila de São Luís, na vila de Santo Antônio do Prata e vila de São Jorge jabuti; Forró Açú, realizado no segundo domingo de Julho, na Associação Recreativa Cultural Operária (ARCO).

Há outros elementos ligados ao patrimônio de Igarapé-Açu que não foram relacionados como atrativos turísticos no inventário, mas como “Espaços livres e áreas verdes”, tais como a Praça de Esportes São Sebastião, a Praça das Nações Unidas e a Praça da Samaumeira Centenária. Entendemos esses espaços como patrimônio do município por fazer parte da vida cotidiana da população urbana e das festividades da população rural e urbana. Muitos desses espaços e atrativos turísticos estão relacionados à Ferrovia Belém-Bragança, tema do próximo tópico.

A FORMAÇÃO DA ROTA TURÍSTICA BELÉM-BRAGANÇA

Entendamos que a discussão teórica acerca de patrimônio cultural nos condiciona a possibilidades de usos desse patrimônio como mediação para a educação patrimonial e a atratividade turística (MELLO e CARDOZO, 2015). A atividade turística, ao proporcionar o encontro entre turistas e cultura local, na forma de incentivo e disseminação patrimônio, garante a existência do intercâmbio e, conseqüentemente, a incorporação desta herança, a qual se encontra objetivada de variadas formas, o que nos leva a inferir a constituição de várias manifestações humanas no tempo e no espaço. Turistas, enquanto sujeito social, se apropriam das diversas formas de manifestação cultural ao interagir com os espaços patrimoniais, dentro de um planejamento que envolve metodologias e conteúdos que transferem tal conhecimento ao visitante. Nesse sentido, há uma apropriação de formas humanas de expressão (MELLO e CARDOZO, 2015) cujas práticas podem transformar o espaço ao ponto de relacionar intimamente o patrimônio ao turismo (CRUZ, 2012). Sendo assim, o turismo é uma prática social e uma das mais importantes atividades econômicas fomentadoras de rendas e de postos de emprego no planeta; tendo no espaço geográfico um objeto real de consumo e a paisagem como uma mercadoria significativa (SILVA et. al., 2010).

A política pública da rota turística da Estrada de Ferro de Bragança, idealizada pela parceria entre técnicos da DPOT/SETUR e empresa contratada pela SETRAN; além da parceria com o IPHAN-PA, trata-se de uma política pública que visa resgatar o antigo trajeto da Estrada de Ferro de Bragança, através do uso de placas (sinalizações), além de inventários turísticos, os quais indicam o trajeto original feito, no passado, pelo trem. A figura 4 representa um croqui do trajeto percorrido pelo projeto Rota Turística Belém-Bragança, elaborado por técnicos dos órgãos parceiros do projeto.

Figura 4: Croqui do trajeto da Rota Turística Belém - Bragança.



Fonte: SETUR, 2014

Entre as primeiras ações deste projeto destacam-se vários levantamentos em campo de dotes e reunião de outras informações históricas sobre a Estrada de Ferro de Bragança, sobretudo sobre a reprodução do seu trajeto original. Os primeiros estudos sobre os dados históricos e elementos naturais permitiram dar temas e delimitar o espaço de abarcamento do projeto.

A partir da união desses elementos e da averiguação do eixo viário existente foram demarcadas as cidades atendidas pelo projeto. Dessa forma, as principais cidades são 13: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Izabel do Pará, Castanhal, São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Capanema, Tracuateua e Bragança (DOSSIÊ DA ROTA TURÍSTICA, 2014).

Além das investigações, foram realizadas reuniões nos treze municípios para a apreciação do projeto e parceria de ações previstas, assim como a mobilização de gestores e moradores locais para a integração frente ao projeto. Como frutos do projeto de sinalização foram inseridas mais de trinta placas de sugestão de atrativos e sete totens metálicos (DOSSIÊ DA ROTA TURÍSTICA, 2014), conforme figura 5 e 6. A imagem abaixo mostra um dos totens e uma das placas instalados ao longo da Rota Turística.

Figura 3: Totem metálico da Rota turística.



Fonte: Dossiê da Rota Turística, 2014.

Figura 4: Placa de sinalização da Rota turística.



Fonte: Dossiê da Rota Turística, 2014.

Conforme o Dossiê da Rota Turística (2014), o diferencial proposto pelo projeto é a integração visual da sinalização com implementação da logomarca da Rota. O projeto também considera mais de 200 km abarcando várias rodovias com destaque para os pórticos, semipórticos e braços projetados que evidenciam rumos e também difundem a existência da rota turística através de painéis com dados a respeito de atrativos, antigas estações e variedade de elementos turísticos. Na intenção de completar a sinalização turística foram inseridos 20 tótems artísticos que fazem referência à antiga estrada de ferro e que mostram os inícios de trechos. Como aporte complementar foram instaladas 20 placas de memória com resumos históricos das antigas estações ferroviárias, criados com base no Inventário do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico Nacional (DOSSIÊ DA ROTA TURÍSTICA, 2014).

O projeto trouxe significativos benefícios, dentre eles podemos citar o reparo do eixo viário, por meio da pavimentação asfáltica, da rodovia estadual chamada PA-242 e, por conseguinte, a valorização da ponte de ferro (rugosidade espacial do período do trem), da comunidade do Livramento, localizada no município de Igarapé-Açu. A sinalização turística criou expectativas nas prefeituras envolvidas no projeto e até mesmo a população passou a reconhecer seu patrimônio e valorizar a memória de sua história (DOSSIÊ DA ROTA TURÍSTICA, 2014). A figura 7 mostra a ponte de ferro na comunidade do Livramento, em Igarapé-Açu.

Figura 5: Ponte de ferro na comunidade do Livramento, em Igarapé-Açu.



Fonte: Acervo dos autores, maio de 2019.

O projeto da Rota turística também ajuda no dinamismo da economia local, criando novas oportunidades de comércio e escoamento de mercadorias regionais de origem animal e vegetal. Nesse sentido, está sendo criada uma parceria com a EMATER e pequenos produtores visando o mapeamento da produção e a implantação de espaços de comércio (DOSSIÊ DA ROTA TURÍSTICA, 2014), conforme figuras 8 e 9.

Figura 9: Projeto de produção agrícola estimulado pela implantação da Rota turística.



Fonte: SETUR, 2014.

Figura 8: Projeto de produção agrícola estimulado pela implantação da Rota turística.



Fonte: SETUR, 2014.

O passeio rodoviário na Rota Turística já é tido como patrimônio cultural e imaterial do paraense. E, atualmente, com investimentos da SETUR - Secretaria de Estado de Turismo, foi beneficiada com sinalização rodoviária, que proporciona orientação a quem quer descobrir suas atrações turísticas. São 223 km que podem ser percorridos, de preferência, com calma e focando atenção aos detalhes e pontos turísticos difundidos por uma rota que se estende do distrito de Icoaraci, em Belém, até a cidade de Bragança, no nordeste do Pará (SETUR, 2014).

A cada quilômetro e metros de pontes existem velhos casarios e, por vezes, até ruínas, picadas na mata e trechos de estradas de piçarra. Tal rota turística nos evidencia a história da extinta estrada de ferro de Bragança, que no auge do ciclo da borracha, no final do século XIX e início do século XX, conectou Belém ao município de Bragança (um dos mais antigos da zona do Salgado) (SETUR, 2014). A Rota Turística Belém-Bragança foi criada pela SETUR, porém cresceu e recebe, hoje, status de programa de governo. Segundo o titular da SETUR, na época, o secretário Adenauer Góes,

“a rota não tem um ano e já tem uma série de ações desenvolvidas. Não se trata mais de um trabalho da Setur, mas do Governo do Estado. No passado, a Estrada de Ferro Belém-Bragança uniu e gerou desenvolvimento para essa região do Pará, e nós estamos trabalhando de forma integrada para produzir um novo ciclo de desenvolvimento para esses municípios” (SETUR, 2014).

O secretário proferiu tal discurso referindo-se aos 15 órgãos estaduais que trabalham de forma conjunta na Rota, a exemplo da SUDEME, SETUR, Cohab, NAC/CASA CIVIL, SETRANS, DETRAN, SEMAS, IGAMA, SEDOP, SEASTER, EMATER, SECTET, CREDICIDADÃO e SEDAP, entre outros. O SEBRAE-PA é parceiro institucional do Projeto da Rota (SETUR, 2014).

A requalificação da antiga rota da Estrada de Ferro envolve, também, a ação de asfaltamento e a limpeza da PA-242. O asfalto de qualidade, o tráfego tranquilo e a sinalização em ótima situação, atraem grupos de ciclistas de Belém e outras cidades para conhecerem a Rota; que tem um atraente ar bucólico e diferentes eixos, diferentes dos mais movimentados como a BR-316 (SETUR, 2014).

Em parceria com a Secretaria de Turismo do Estado (SETUR), a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará (EMATER), realiza o projeto de revitalização turística no espaço da antiga estrada de ferro Belém-Bragança, juntando ações

produtivas de agricultores do nordeste do Pará (SINDICATO RURAL DE CASTANHAL, 2019). Tal projeto de requalificação fez a identificação de 50 pontos de comercialização de gêneros agrícolas na rota turística da região Bragantina, no antigo trajeto do trem, cujos agricultores identificados receberão diversas orientações técnicas para atingir melhor qualidade e desempenho na comercialização dos seus produtos (SINDICATO RURAL DE CASTANHAL, 2019).

Conforme a supervisora regional da Emater, a engenheira agrônoma Maria Josefa do Nascimento, técnica representante da Emater no Programa, a tática

reconhece o potencial das comunidades e associações produtoras ao longo da rota turística e permite mais opções de espaços para comercialização dos produtos na área de abrangência do projeto”, e ressaltou, “os agricultores familiares residentes no trecho continuarão recebendo orientação técnica da Emater nas ações de assistência técnica e extensão rural, com diferencial de ofertas de cursos de capacitação, com ênfase na implantação de quintais agroflorestais, organização social, planejamento rural e embelezamento de residências. (SINDICATO RURAL DE CASTANHAL, 2019).

Em meio aos pontos identificados na Rota Turística encontram-se: Marituba (sede da Emater), Castanhal (Agrovila Calúcia e Vila do Apeú), Santa Izabel do Pará (Vila de Americano), São Francisco do Pará (Granja no Assentamento Marathon e localidade de Jambuaçu), e Igarapé-Açu (1º Tapiaí, Seringal, Porto Seguro, Samaúma, 2º São Luís e São Brás, 3º Vila São Jorge, Curi, Travessa do 12, Travessa do Km 32, Travessa do Limão e Vila Santo Antonio do Prata, 4º Vilas I e II do Caripi, 5º Vila Nossa Senhora do Livramento e Comunidade Quilombola, 6º São Sebastião, 7º Ecopark São Joaquim, 8º Travessa São Matias (SINDICATO RURAL DE CASTANHAL, 2019).

IMPACTOS DA ROTA TURÍSTICA NO DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM IGARAPÉ-AÇU

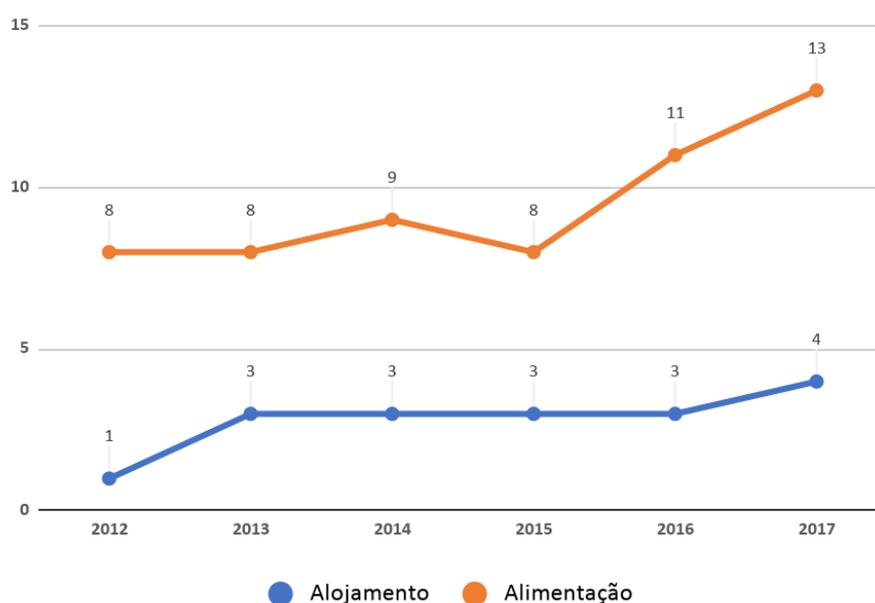
Desde a implementação da Rota Turística da Estrada de Ferro Belém-Bragança e a recuperação da infraestrutura de transporte e acesso ao município de Igarapé-Açu, no ano de 2014, notou-se um crescimento no potencial turístico deste município. A partir da recuperação da estrada PA- 242, parte da rota da estrada de ferro, Igarapé-Açu se colocou em uma posição estratégica, em relação ao acesso às praias mais visitadas da região do Atlântico na costa

paraense, como as praias de Salinópolis, bem como estabeleceu uma nova rota de acesso a Capanema e Bragança, importantes municípios da região nordeste do estado.

Pôde-se observar, desde então, o aumento e a melhoria na infraestrutura dos estabelecimentos turísticos que estão na categoria de alimentação (restaurantes, bares e outros) e alojamentos (hotéis e pousadas), além de atrativos naturais, culturais e eventos promovidos pelo poder público e demais agentes locais, que mobilizam, anualmente, dezenas de pessoas em períodos de alta temporada.

Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA mostram que de 2014 a 2017, os estabelecimentos formais de alojamentos e alimentação aumentaram 44% e 33% respectivamente, conforme figura 10. Entretanto, considerando os estabelecimentos informais, principalmente no que diz respeito à categoria alimentação, houve um aumento de 89% em 2015 (SETUR, 2015).

Figura 6: Gráfico referente ao número de estabelecimentos ativos em Atividades Características do Turismo -ACTs, em Igarapé-Açu (PA).



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA, 2019.

Esses estabelecimentos, de um modo geral, estão localizados no entorno de pontos de grande atração turística no município, especialmente os atrativos naturais, tais como os espaços de lazer configurados por igarapés e vegetação nativa.

Entre eles, destacam-se seis: (a) Balneário do “Pau cheiroso”, antigamente denominado de igarapé “Duas Águas”, atualmente é um espaço público de lazer da cidade, cujo entorno se situam diversos bares e restaurantes, áreas para prática de esportes como futebol e vôlei e áreas de exposição não coberta; (b) Pesque e Pague “Chácara Oliveira”, espaço privado, com lago de piscicultura e piscina em uma fonte natural de água, aberto para atividade de pesque e pague, com serviço de alimentação e venda de alevinos; (c) Eco-Parque aquático “São Joaquim”, área privada de produção agrícola e campo de futebol, destinado para eventos, com restaurante e piscina em uma fonte natural de água; (d) “Lagoa Azul”, área privada, formada por uma nascente com águas cristalinas em cor azulada e vegetação nativa no entorno, possui serviços de bar e restaurante; (e) Igarapé da “Pratinha”, área privada, formada por uma nascente com águas cristalinas em cor esverdeada e vegetação nativa no entorno, possui serviços de bar e restaurante e locação para eventos; e (f) Balneário “Rio Gran”. Este balneário possui entrada privada, com serviços de bar, restaurante e locação para eventos. Porém, vale ressaltar que este está localizado no rio Maracanã, também conhecido em alguns trechos como rio Livramento, onde está localizado um dos mais importantes vestígios da antiga Estrada de ferro de Bragança. Onde se localiza a comunidade do Livramento, o balneário é acessível a esta comunidade (SETUR, 2015).

Além dos atrativos naturais, o projeto da Rota turística proporcionou a valorização de importantes pontos culturais, considerando o legado que o município possui, por sua história de fundação está ligada ao surgimento da estrada de Ferro de Bragança. Os principais atrativos culturais são um conjunto arquitetônico remanescente do início do século XX, entre os quais destacam-se: o conjunto ferroviário composto pela ponte de ferro, a caixa d'água e as ruínas da antiga estação do livramento; o conjunto arquitetônico da Vila de Santo Antônio do Prata; as igrejas de São Sebastião (padroeiro do município) e Nossa Senhora do Carmo; o antigo Mercado Municipal; e o prédio da escola estadual Ângelo Cesarino (SETUR, 2015) (figura 11).

Figura 7: Atrativos turísticos do município de Igarapé-Açu (PA).



Fonte: Secretaria de Estado de Turismo do Pará - SETUR, 2015.

Vale destacar a importância dos eventos promovidos pela gestão municipal e agentes locais, que atraem a população local e dezenas de veranistas de outros municípios. Os principais eventos são: a Caminhada, Levantamento do Mastro e Festividade de São Sebastião, realizado em janeiro, que corresponde a mais tradicional festividade profano-religioso de Igarapé-Açu, já ocorrendo há cerca de 113 anos, iniciando-se sempre dez dias antes do dia do Padroeiro; o Carnaçu, com atrações de Carnaval, em fevereiro; o Forró da Tia Tereza, com várias atrações de São João, em junho; o “Verão Açú” e “Forró Açú”, que ocorrem no mês de julho; o Festival das 7 Lapadas, que realiza uma festa dançante, seguida de um campeonato de Motocross, em setembro; e Aniversário do Município de Igarapé-Açu e a Festa da Cerveja, para comemorar a fundação do município, no mês de outubro.

CONCLUSÃO OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo é considerado uma das atividades estratégicas ao incremento do desenvolvimento socioeconômico, associado à preservação ambiental e cultural no Brasil e no mundo. Desde o início do século XX, o desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação e a massificação do marketing sobre os destinos turísticos impulsionaram a economia do turismo valorizando, sobretudo, os atrativos ligados ao patrimônio natural e cultural dos lugares (SIZZO y LOPEZ, 2018).

O município de Igarapé-Açu está inserido no pólo Amazônia-Atlântica e no que diz respeito ao desenvolvimento turístico, os indicadores apresentados mostram o potencial deste município, quanto ao seu vasto patrimônio natural e cultural. Por estar situado em uma área estratégica da estrada de acesso as praias mais procuradas da região atlântica e, ao mesmo tempo, fazer parte da Rota turística Belém-Bragança, o município se beneficia com o fluxo turístico, principalmente no período de alta temporada, atraindo dezenas de veranistas de diferentes municípios do estado, para os balneários. Esse fluxo também se intensifica com as atrações promovidas pelos agentes locais, mobilizando a população local para o consumo desses espaços de lazer.

Entretanto, o Inventário Turístico de Igarapé-Açu aponta a necessidade de aperfeiçoar a infraestrutura e valorizar os atrativos naturais e culturais do município. Sua rede de alojamentos é muito baixa e há carência de estrutura de sinalização turística de acesso aos atrativos localizados no meio rural, além da baixa qualidade no atendimento de informações turísticas, nos sistemas de gestão e serviços turísticos (SETUR, 2015). Isso denota que o município possui um potencial turístico significativo dentro de sua região de atuação; entretanto, sua dinâmica está mais atrelada à roteirização turística, aquecida pelo fluxo intermunicipal de acesso às praias da costa atlântica do estado. Ainda assim, os indicadores também apontaram que o projeto da Rota Turística proporcionou um grau médio de atratividade ao município, tendo a comunidade como aliada em valorizar e apoiar o uso turístico (SETUR, 2015).

Quanto às políticas de desenvolvimento do estado, pode-se dizer que a recuperação da estrada PA-242 e o projeto da Rota Turística contribuíram significativamente para dinamização econômica, social e cultural de Igarapé-Açu, por meio da exploração turística de

seu patrimônio natural e cultural. Entretanto, carece de maior articulação e comprometimento entre os diferentes agentes envolvidos, em especial, as esferas públicas, no sentido de desenvolver a economia do turismo de maneira ordenada e sustentável, que possa garantir o desenvolvimento socioeconômico local, salvaguardando o patrimônio que está sendo explorado por tal atividade.

O projeto Rota Turística Belém-Bragança nos remete ao entendimento de que a prática turística pode vir a desenvolver os espaços diretamente envolvidos, tanto quanto, numa instância menor, ocasionar algumas mudanças na naturalidade das relações cotidianas de moradores locais, sobretudo pelo fluxo que atrai pessoas com os mais variados costumes e, muitas vezes, com práticas e costumes não ecológicos e desrespeitadores, em relação à cultura local. Cabendo assim, ao Estado, promover políticas públicas capazes de efetivar uma boa mediação entre o turista e a população local e os atrativos turísticos presentes na referida Rota.

REFERÊNCIAS

- BARRETTO, M.. **Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo**. Campinas, SP: Papirus, 1995. (Coleção Turismo).
- CARLOS, A. F. A. O consumo do espaço. In: **Novos caminhos da Geografia**, São Paulo, Editora Contexto, 1999, págs.173-186.
- CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. 1ºed. São Paulo: Editora Contexto, 2004.
- CRUZ, R. de C. A. da.. **Planejamento governamental do turismo**: convergências e contradições na produção do espaço. En publicación: América Latina: cidade, campo e turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre, 2006. Disponível em:<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/19cruz.pdf>.
- CRUZ, R. de C. A. da.. Patrimonialização do Patrimônio: ensaio sobre a relação entre turismo, “patrimônio cultural” e produção do espaço. **GEOUSP**: espaço e tempo, São Paulo, v. 1, n. 31, p. 95-104, 2012.
- CAMARGO, H. L. Patrimônio e Turismo, uma longa relação: história, discurso e práticas. Revista eletrônica. Patrimônio: Lazer & Turismo. 2004.
- DA SILVA, C. G.. **Inventário da Oferta Turística de Igarapé Açu**, SETUR - Pa, 2015.

Feira coberta Ceasa de Igarapé-Açu. **Color.** 4,71cm x 8,33cm. Disponível em: https://www.achetudoeregiao.com.br/pa/igarape_acu/historia.htm. Acesso em: 18 de agosto de 2019.

PARÁ. Agência Pará. **Na rota Belém-Bragança, o verão paraense brilha entre igarapés, praias e muita história.** <http://www.setur.pa.gov.br>. 2017. Disponível em: <http://www.setur.pa.gov.br/noticia/na-rota-belem-braganca-o-verao-paraense-brilha-entre-igarapes-praias-e-muita-historia>. Acesso em: 12/08/2019.

MOURA, E. **Rota Turística da antiga estrada de ferro Belém-Bragança define pontos para comercializar produtos agrícolas.** sindicatoruraldecastanhal.com.br. 2015. Disponível em: <http://sindicatoruraldecastanhal.com.br/novo/rota-turistica-da-antiga-estrada-de-ferro-belem-braganca-define-pontos-para-comercializar-produtos-agricolas>. Acesso em: 12/08/2019.

DOSSIÊ ROTA TURÍSTICA BELÉM-BRAGANÇA: conectando recursos turísticos. SETUR, 2014.

FERREIRA, R. C. A Antiga Estrada de Ferro de Bragança: Inventário do Patrimônio Ferroviário. In: BELÉM: IPHAN-PA. Estrada Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural. Coletânea de artigos. Orgs. Giovanni Blanco Sarquis, 2017. 160p.

IBGE. **Censo demográfico-2010.** Disponível em www.ibge.gov.br.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: L'aproduction de l'espace). 4º ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

MELLO, A. de e CARDOZO, P. F. Patrimônio, Turismo Cultural e Educação Patrimonial. Educ. Soc., Campinas. V. 36, nº. 133, p. 1059-1075, out. –dez., 2015.

PANPLONA, F. 2016. Mercado Velho. **Color.** 4,66cm x 8,33cm. Disponível em <https://diasdesolitude.blogspot.com/2016/04/trilha-do-dende-em-igarape-acu.html>. Acesso em: 18 de agosto de 2019.

SANTOS, M.. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, M.. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SIZZO, I. A. y LÓPEZ, A. L. **Turismo, patrimonio y representaciones espaciales** (Eds.). Tenerife: PASOS, RTPC/ 2018/ 328 p.

SECRETARIA DE TURISMO (SETUR). Estudos de sinalização e inventários turísticos, 2014.

SILVA, SANTOS, SOUZA *et. al.* A influência do Turismo na preservação de patrimônio histórico-cultural da cidade de cachoeira-BA. Anais do XI SEUR e V Colóquio Internacional Sobre Comércio e Consumo Urbano. Eixo temático-Estudos Urbanos e Regionais, 2010.